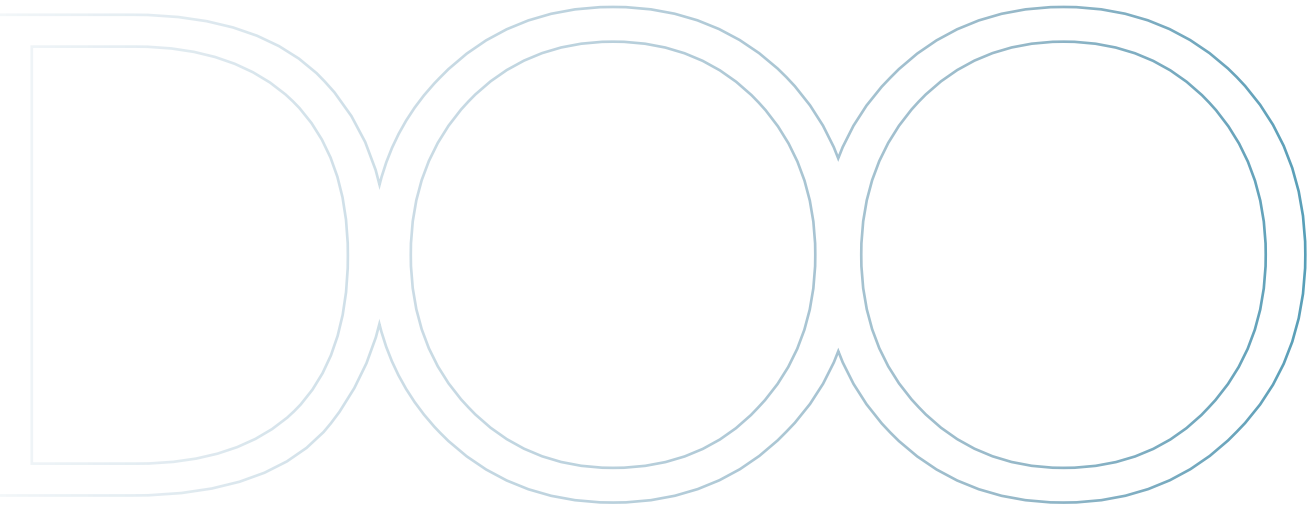
Schéma de Cohérence Territoriale

AGGLOMÉRATION DE BAYONNE
ET DU SUD DES LANDES

DOO

Document d'Orientation et d'Objectifs

Projet de SCoT arrêté par le Conseil syndical	le 13 mai 2013
Projet de SCoT soumis à enquête publique	du.... au....
SCoT approuvé par le Conseil syndical	le...



Préambule

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) constitue le volet normatif du SCoT. iL traduit les ambitions et principes stratégiques du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) en orientations et objectifs.
Ces orientations et objectifs sont destinés à permettre la mise en oeuvre du SCoT, dans les politiques publiques et les documents d'urbanisme des communes et des intercommunalités.
Le DOO a été élaboré dans le respect des textes en vigueur et du principe de subsidiarité. Il ne s'agit pas ici d'établir un « super-PLU », mais bien de préciser le sens de l'action publique en matière d'aménagement du territoire.

PARTIE A - Engager l'évolution du modèle de développement urbain du SCoT au service de ses habitants 7

A.1. Faire de l'armature urbaine le cadre de références des politiques publiques 9

A.2. Inscrire le développement dans les centralités et tissus urbains les mieux équipés et les mieux desservis 17

A.3. Guider le développement résidentiel pour répondre aux besoins de tous les habitants 25

A.4. Assurer un développement économique équilibré, adossé aux ressources locales 31

A.5. Conforter le commerce dans la ville, au service de la proximité 41

A.6. Document d'aménagement commercial 51

PARTIE B - Préserver les valeurs agricoles, naturelles, paysagères et patrimoniales du territoire 63

B.1. Valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers 65

B.2. Construire un projet pour la biodiversité 71

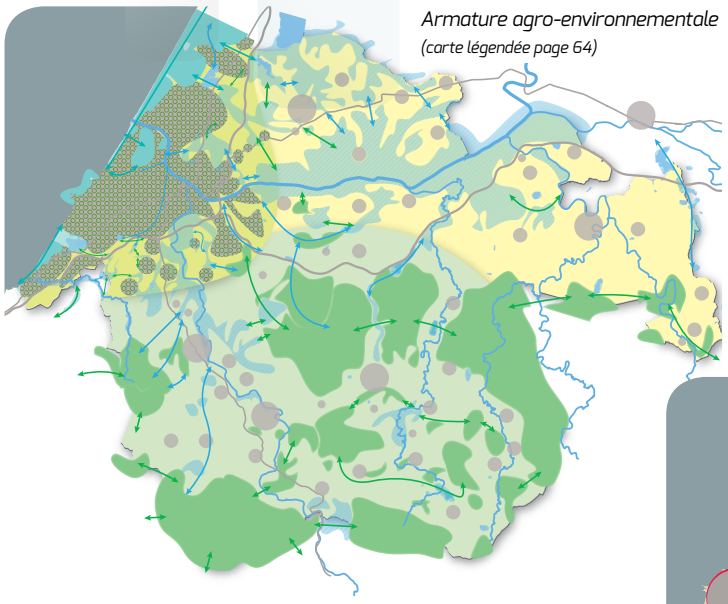
B.3. Promouvoir un projet intégré pour le littoral 81

B.4. Protéger durablement les ressources en eau 95

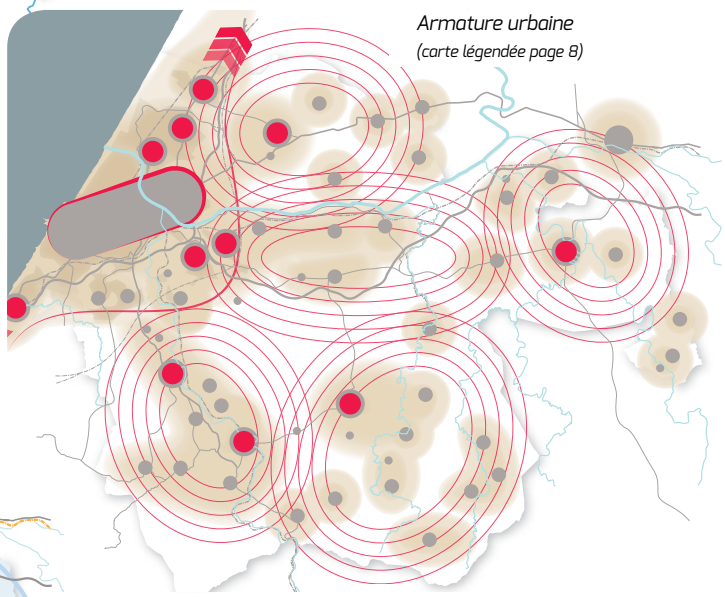
B.5. Valoriser et gérer les patrimoines du territoire 99

B.6. Se développer durablement en tenant compte des aléas et des risques naturels et technologiques 107

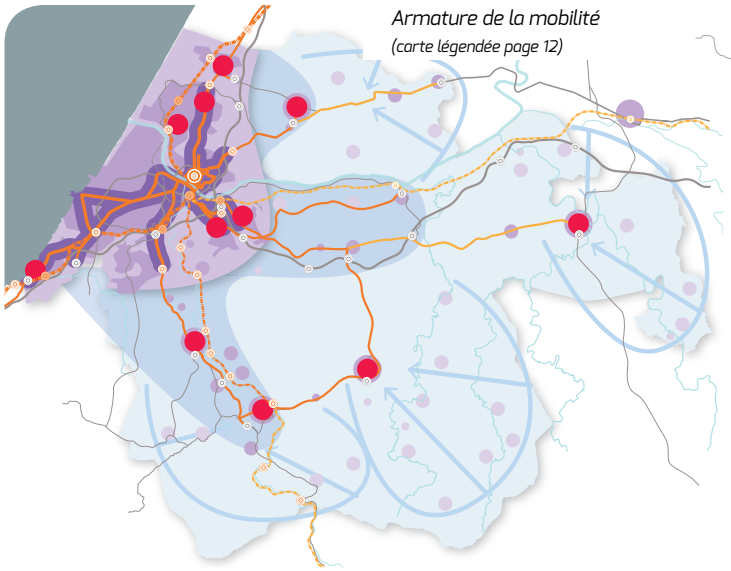
Compléments et annexes..... 115



Armature agro-environnementale
(carte légendée page 64)



Armature urbaine
(carte légendée page 8)



Armature de la mobilité
(carte légendée page 12)

Mode d'emploi du Document d'orientation et d'objectifs

Les orientations sont les ambitions et perspectives que le SCoT privilégie pour infléchir ou conforter les tendances à l'oeuvre. Pour la plupart, ces orientations constituent les éléments de cadrage des politiques publiques sur lesquelles le SCoT peut peser... Pour certaines, il s'agit d'interpeller les acteurs et les collectivités dont les politiques se conçoivent ou se déclinent à d'autres échelles mais dont les effets impactent le fonctionnement territorial de tout ou partie du SCoT (Autorités organisatrices de transports, Région, Départements, Chambres consulaires...). Ces orientations fondent le projet et devront être prises en compte lors de sa mise en oeuvre.

Les objectifs sont des prescriptions qui relèvent du champ de compétences du SCoT et pour lesquelles les capacités d'actions des communes et intercommunalités sont les plus grandes, dans le cadre des documents d'urbanisme et de certaines politiques publiques. Ces mesures précisent les orientations en étant directement opposables aux documents de rang inférieur. Des schémas illustrent parfois les propos. De même que les textes des orientations et des objectifs, ces schémas devront être interprétés dans le cadre de la mise en compatibilité des documents auxquels le SCoT s'impose.

Un projet pour mettre en synergie armature urbaine, mobilité et armature agro-environnementale

Le DOO reprend la logique du PADD, en faisant dialoguer les échelles territoriales et les enjeux décisifs de préservation/valorisation des espaces naturels, agricoles ou forestiers et le développement urbain.

Ainsi, le DOO précise de manière intégrée les objectifs relatifs à l'armature urbaine, à son corollaire en matière de mobilité, et à l'armature environnementale. Il décline, à l'échelle des centralités, les conditions de mise en oeuvre de ces politiques «en gigogne».

Le territoire porte haut sa volonté politique d'un développement adossé à une véritable politique de mobilité. L'histoire - plus de 80% de la ville de 2025 existe déjà ! - et la mobilité dessinent le territoire. Le SCoT est l'occasion d'affirmer l'impérieuse nécessité d'un saut quantitatif et qualitatif des offres alternatives à l'usage de la voiture en solo (transports collectifs, mobilités douces, etc.), donc de conforter le processus de relocalisation du développement urbain.

Les documents suivants doivent être compatibles avec le DOO du SCoT :

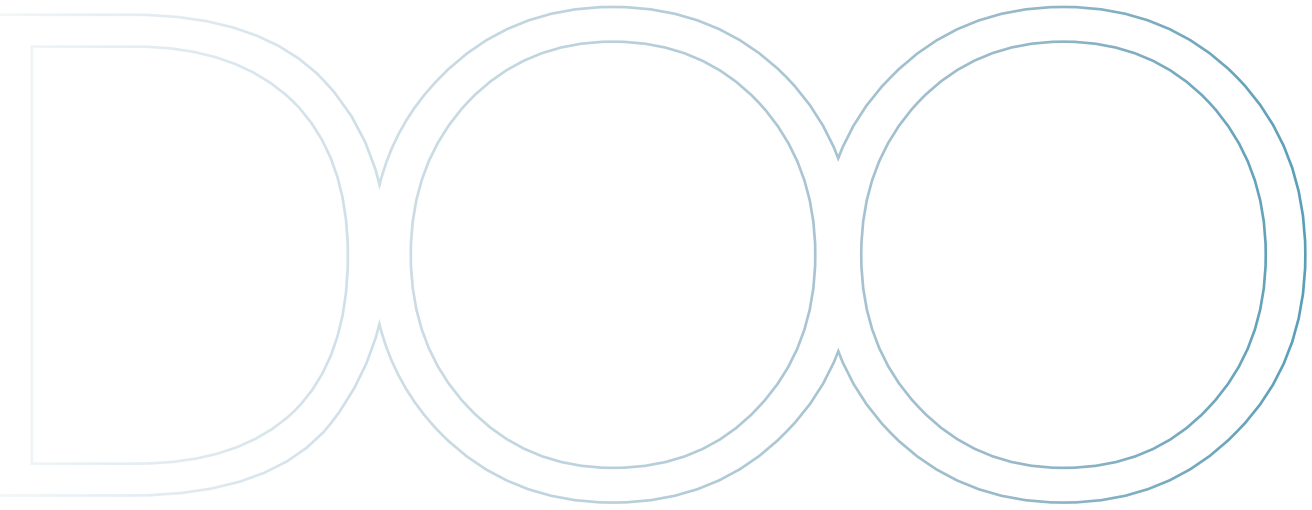
- *les Programmes locaux de l'habitat,*
- *les Plans de déplacements urbains,*
- *les Zones d'aménagement concerté,*
- *les lotissements , remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et les constructions soumises à autorisations, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une surface hors oeuvre nette de plus de 5 000 m2*
- *les Zones d'aménagement différé et la constitution, par des collectivités et établissements publics, de réserves foncières de plus de 5 hectares d'un seul tenant.*

Une incitation aux coopérations intercommunales et au dialogue avec les voisinages

De manière régulière, les orientations et objectifs incitent à établir des projets et des réflexions dépassant le seul cadre communal pour intégrer les échelles adaptées aux enjeux. Ce SCoT vise le renforcement des politiques intercommunales, qui doivent désormais se concevoir à minima en cohérence, au mieux en solidarité, avec les EPCI voisins.

En fédérant les communautés de communes et la communauté d'agglomération autour des modalités pour gérer dans les meilleures conditions un destin commun, le SCoT préfigure la construction de politiques publiques partagées, voire la mutualisation de moyens pour mener des réflexions à l'échelle du bassin de vie, engager des discussions avec les voisinages sur les sujets à enjeux qui dépassent par l'ampleur des phénomènes et des politiques à mener le seul périmètre du SCoT de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes.

Le SCoT s'est attaché à respecter l'esprit des réflexions du pays Adour Landes Océane et du Pays Basque ; il sollicite voire anticipe les possibles articulations avec les territoires voisins (de l'agglomération Sud Pays Basque au Grand Dax ou à Maremne Adour Côte Sud, en passant par la Basse Navarre ou le Pays d'Orthe...).



PARTIE A
Engager l'évolution du modèle de développement urbain du SCoT au service de ses habitants

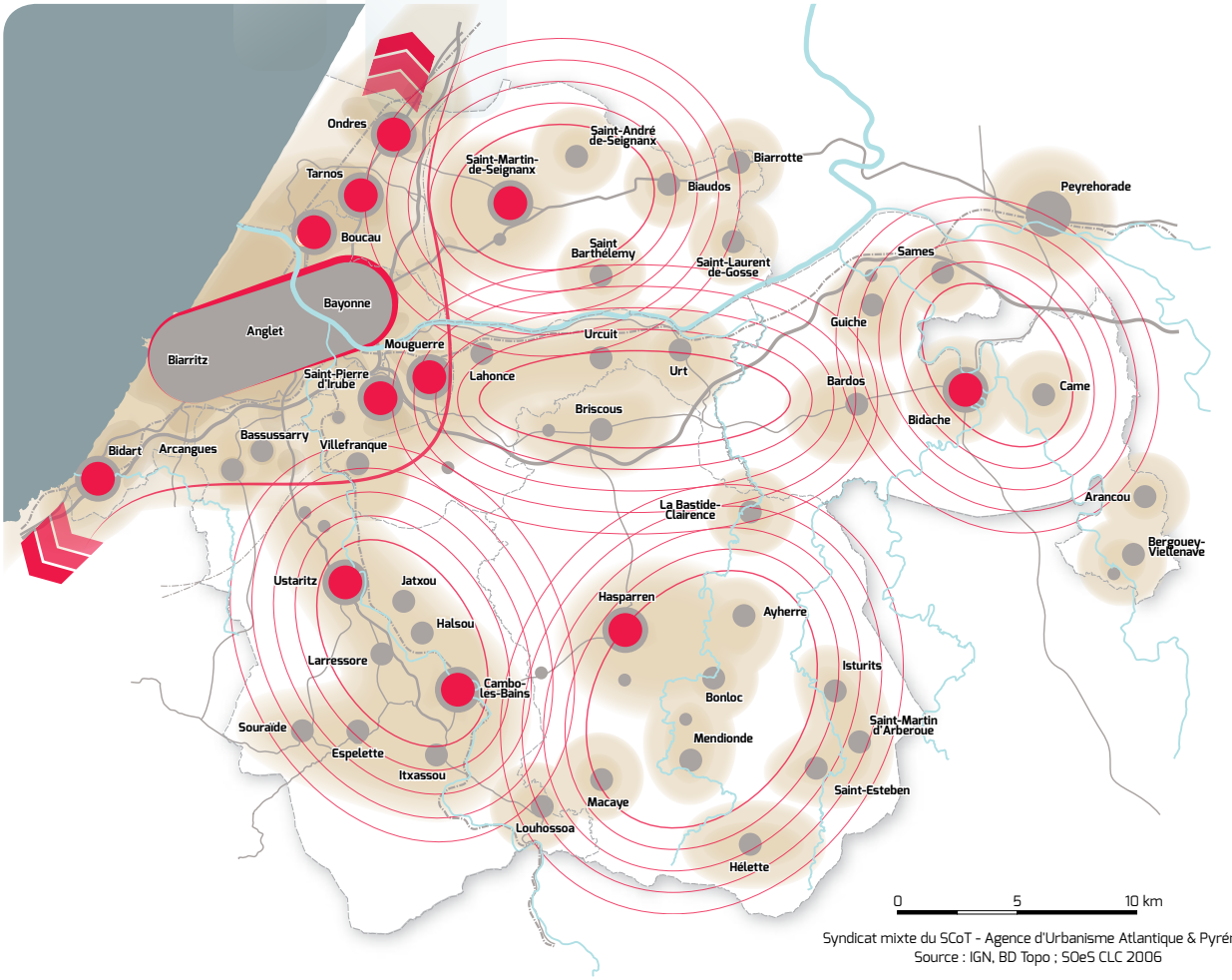
Introduction

La première partie du DOO expose les grands axes des politiques publiques qu'il convient d'articuler pour un développement équilibré et respectueux de tous les territoires du SCoT. Ces orientations matérialisent le concept d'armature urbaine défini dans le PADD. Cette armature est l'un des deux piliers du projet avec l'armature composée des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Parce que l'ampleur de l'artificialisation a été identifiée comme un risque important pour l'avenir du territoire, la limitation de l'urbanisation constitue l'axe majeur du projet. Les effets de cette maîtrise de l'urbanisation devraient être immédiats et tangibles pour la préservation des ressources, qu'elles soient naturelles (cf. Partie B), foncières ou financières.

Concrétiser cette ambition conduit à concevoir différemment l'aménagement et l'urbanisme tant à l'échelle du SCoT, qu'à l'échelle de chaque centralité, en imposant une réflexion nouvelle liant étroitement urbanisme et mobilité.

Intensifier les fonctions urbaines dans les centralités et rechercher la plus grande proximité entre l'habitat, l'emploi, les commerces et autres services et équipements au prorata du maillage urbain est le modèle d'organisation territorial le plus probant pour garantir une autonomie de fonctionnement des espaces de vie, pour pérenniser et rentabiliser les équipements et les infrastructures existantes, pour réduire les besoins de déplacement.



Syndicat mixte du SCoT - Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées
Source : IGN, BD Topo ; SOeS CLC 2006

1. Organiser le développement au sein de chaque espace de vie

- Structurer les espaces de vie de l'intérieur autour des petites villes
- Espaces de vie du coeur d'agglomération
- Guider le développement dans les petites villes et le pôle urbain
- Maîtriser les formes du développement de toutes les centralités

2. Rechercher les complémentarités et organiser les coopérations...

- ... à l'échelle du SCoT
- ... à l'échelle des espaces de vie du quotidien
- ... à l'échelle de la conurbation littorale et transfrontalière

A.1. Faire de l'armature urbaine le cadre de références des politiques publiques

L'armature urbaine que le SCoT promeut est un maillage historique de villes que le développement des dernières décennies a érodé, mais n'a pas pour autant rendu obsolète.

Aujourd'hui, nombre d'arguments plaident en faveur d'une reconnaissance collective des fonctionnalités et complémentarités des différentes composantes de cette armature. Le SCoT affiche donc sa volonté de voir fonctionner cette armature comme un système interdépendant de centralités. Cette organisation est aujourd'hui la plus à même de rendre possibles des alternatives crédibles à la dépendance automobile des habitants.

Avec le SCoT, l'armature urbaine devient la grille de lecture et de déclinaison des politiques publiques.

La mise en oeuvre de ce maillage sera rendu possible par la localisation préférentielle des logements, des emplois, des équipements et des services dans les petites villes couplée au renforcement de leur desserte en transports collectifs performants.

la carte ci-contre esquisse également des logiques de coopérations, de réciprocité voire de complémentarités à développer :

- à l'échelle des espaces de vie de l'intérieur (entre les petites villes et les communes que chacune d'entre elle polarise) ;
- à l'échelle du coeur d'agglomération (entre le pôle urbain et les petites villes et villages d'interface) ;
- entre le coeur d'agglomération et les espaces de vie de l'intérieur.

Des logiques similaires doivent être envisager à l'échelle de l'agglomération littorale et transfrontalière et entre le SCoT et ses voisinages.

Pour développer l'usage des transports collectifs et des alternatives efficaces à l'usage individuel de la voiture particulière, l'ensemble des collectivités doivent augmenter significativement l'offre et s'assurer des conditions à mettre en œuvre pour garantir leur viabilité économique.

La coordination entre les politiques locales d'urbanisme et de déplacement est désormais une priorité pour améliorer notablement la desserte en transports collectifs (TC), et susciter un report significatif des usagers de la voiture particulière vers les modes doux et/ou collectifs.

__La notion de «centralité» est très présente dans le DOO. Les centralités__ incluent tout secteur, notamment centre-ville, centre-bourg ou centre de quartier structuré, caractérisé par un bâti continu, dense – comparativement aux tissus urbains environnants – présentant une diversité de fonctions urbaines.

Par diversité de fonctions, on entend ici la présence conjointe de logements, emplois, commerces, équipements publics et collectifs...

__Le SCoT nomme «espaces de vie du quotidien»__ les ensembles de communes polarisés par un ou plusieurs «pôles structurants», appelés petites villes. __Les petites villes__ offrant un niveau de services satisfaisant aux besoins quotidiens et hebdomadaires de la population.

__Les espaces de vie de l'intérieur__ sont situés à l'arrière du coeur d'agglomération. __Le coeur d'agglomération__ présente également un fonctionnement en sous-unités qui apportent des réponses aux besoins quotidiens et hebdomadaires, en particulier au niveau des petites villes du coeur d'agglomération et au sein même du tissu urbain des villes du pôle urbain (quartiers de Bayonne, Anglet, Biarritz).

La liste des communes et leur place dans l'armature urbaine est présentée dans les compléments du DOO en fin de document (page 115).

A.1.1. Affirmer le rôle de chacun dans l'armature urbaine

Orientations générales

Développer les fonctions urbaines dans les petites villes et le pôle urbain pour faciliter l'usage des modes alternatifs à l'usage de la voiture

Le développement des fonctions urbaines, qu'il s'agisse d'habitat, d'économie ou de commerce, doit contribuer à la structuration de l'armature urbaine et permettre ainsi de réduire les nécessités de déplacements et les distances à parcourir, d'améliorer l'offre de transports publics et de mobilités piétonnes ou cyclistes, d'éviter la dissémination des services, donc de mieux assurer leur pérennité et de fait, d'optimiser les investissements publics

- Garantir la cohésion tout en favorisant un certain niveau d'autonomie des espaces de vie du quotidien
- Favoriser le lien entre développement de l'emploi et développement résidentiel
- Rechercher les mécanismes de réciprocité entre les différentes composantes de l'armature

Renforcer le poids du cœur d'agglomération et des petites villes de l'intérieur

Optimiser le fonctionnement du cœur d'agglomération pour améliorer le fonctionnement de l'ensemble de l'armature urbaine. Parce qu'il concentre 78 % des emplois et les grands équipements (le centre hospitalier, l'université, les grands équipements culturels, sportifs et commerciaux, demain une gare LGV…), le cœur d'agglomération doit assumer certaines responsabilités vis-à-vis de tous les habitants du SCoT

- Conforter le rôle spécifique du coeur d'agglomération et poursuivre le développement d'une offre diversifiée de fonctions pour des publics divers en conciliant la proximité, les fonctions structurantes pour les espaces de vie de l'intérieur et les territoires voisins, voire demain un positionnement stratégique plus affirmé dans le sud de l'Aquitaine
- Au-delà de l'articulation des politiques déjà engagées, instaurer de nouveaux cadres de dialogues, à l'échelle du cœur d'agglomération, à l'échelle du SCoT et des SCoT voisins

Renforcer les petites villes en liant autant que possible le développement de l'emploi avec le déploiement des services, des équipements, des commerces et de logements diversifiés.

- Intensifier le développement des petites villes pour répondre aux besoins de proximité de leurs habitants et des habitants des territoires qu'elles polarisent
- Retranscrire les ambitions de confortement des petites villes dans les documents d'urbanisme et de programmation ad hoc, afin de s'assurer le renforcement coordonné des capacités d'accueil d'activités économiques et résidentiel en recherchant la diversification de l'offre en logements (prix, typologie, formes urbaines…)

Renforcer leurs rôles de structuration des espaces de vie de l'intérieur, de rééquilibrage des fonctions à l'échelle du SCoT

Concilier le développement des bourgs et quartiers avec leur volonté de préserver durablement leur potentiel agricole, environnemental et paysager

Revitaliser les centres-bourgs et les centres de quartiers constitués grâce au développement résidentiel futur pour créer des conditions favorables au développement d'équipements ou de commerces répondant aux besoins de leurs habitants, le tout dans un souci de proximité

Les quartiers *correspondent à une terminologie locale, tant landaise que basque, permettant de nommer des regroupements de maisons. Si à l'origine, le quartier était composé de fermes, il regroupe aujourd'hui essentiellement des maisons d'habitation où subsistent parfois des exploitations. Dans ces quartiers, les équipements publics sont très limités (route, eau, électricité). En l'absence de politiques volontaristes de développement des équipements et des services, permettant à ces quartiers d'accéder à la notion de centralité, il convient de maîtriser leur développement.*

Certains quartiers - désignés dans le SCoT comme « quartiers constitués » *présentent ou ont présenté des équipements publics ou privés (édifices cultuels, équipements scolaires, sportifs, espaces publics…) ainsi que des services et commerces… Ces quartiers constitués sont considérés par le SCoT comme des centralités à part entière (voir liste des centralités dans les compléments du DOO).*

Assurer un développement équilibré, à l'échelle de chaque espace de vie du quotidien

Répondre aux besoins quotidiens et hebdomadaires de la population, en termes de commerces, de services, d'équipements, de mobilité

Reconnaître au cœur d'agglomération sa fonction spécifique d'offre de services exceptionnels et rares et d'équipements publics d'envergure

Maîtriser l'extension de l'artificialisation des sols, limiter le mitage (« la pulvérisation ») de l'habitat

Protéger et pérenniser les espaces agricoles, naturels et forestiers

Améliorer la prise en compte et le développement de la biodiversité dans les villes et les bourgs, faciliter les interconnexions entre les réservoirs de biodiversité et la nature ordinaire des tissus urbains et villageois

Les objectifs relatifs à ces orientations générales sont précisés dans l'ensemble des chapitres suivants de la partie A du DOO.

A.1.2. Organiser les conditions d'une mobilité alternative à la voiture en solo à l'échelle du SCoT

La plupart des orientations et des objectifs relatifs à la mobilité s'appliquent à l'ensemble du territoire : renforcement de la desserte sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire, mais également complémentarités entre le réseau ferroviaire, le réseau interurbain et le réseau urbain…

Néanmoins, pour faciliter la lecture, ont été distingués les orientations et les objectifs s'adressant plus spécifiquement au cœur d'agglomération de ceux concernant les espaces de vie de l'intérieur. Ceci ne doit pas éluder la réelle et nécessaire interpénétration des espaces et des actions, afin de ne pas négliger l'ampleur des enjeux concernant le territoire de frange, situé entre le cœur d'agglomération et les espaces de vie de l'intérieur.

Ainsi, une attention toute particulière doit être portée aux petites villes situées dans ou aux portes du coeur d'agglomération, communes non comprises dans le périmètre des transports urbains et pourtant confrontées à des problématiques urbaines majeures(production de logements sociaux, évolution démographique significative,…).

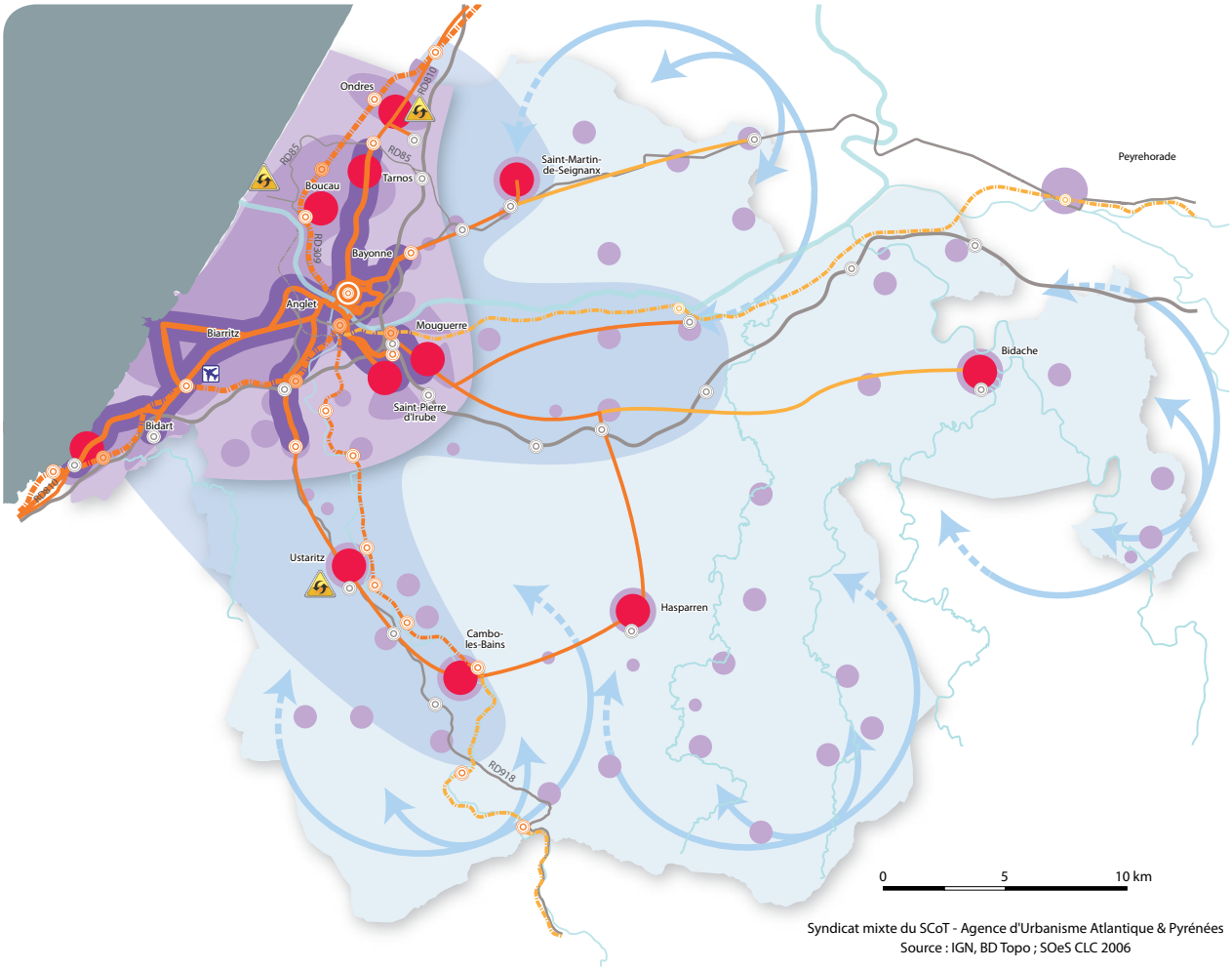
Orientations générales

Garantir l'articulation entre l'armature urbaine et les politiques de mobilité

Organiser le déploiement de transports collectifs en desservant prioritairement les petites villes tout en renforçant l'offre urbaine, pour répondre à la diversité des besoins et des contextes urbains

Améliorer la desserte en TC de l'ensemble du territoire du SCoT et rendre les transports collectifs attractifs

Renforcer l'efficacité et l'articulation des différents réseaux de transports collectifs



Syndicat mixte du SCoT - Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées
Source : IGN, BD Topo ; SOeS CLC 2006

1. Organiser et renforcer l'offre en TC, entre et vers les principales villes et petites villes

Intensité +++ ++ +

Renforcer la desserte en train des villes et petites villes

- Nouvelles gares ou haltes à envisager

Intensité +++ ++ +

Mettre en place une desserte structurante de TC routiers

- Renforcer / optimiser la desserte en car ou bus des petites villes de l'intérieur
- Organiser le rabattement et la desserte entre petites villes de l'intérieur, encourager les initiatives locales

Développer des alternatives adaptées à l'usage de la voiture en solo

- Intensifier l'urbanisation autour du réseau TCSP
- Territoires prioritaires de développements d'offres TC de type urbain/périurbain
- Accompagner les initiatives locales alternatives aux usages individuels de la voiture

2. Développer les pôles d'intermodalité, en particulier aux entrées d'agglomération

- Valoriser les gares comme lieu d'intermodalité (P+R, covoiturage...)
- Valoriser les croisements d'infrastructures à proximité des petites villes, sur les principaux axes routiers et les échangeurs (P+R, covoiturage...)
- Favoriser les modes actifs, offrir des possibilités de rabattement et d'intermodalités, encourager les initiatives locales
- Améliorer l'accès en TC des gares TGV
- Améliorer l'accès en TC de l'aéroport
- Répondre aux enjeux urbains et économiques tout en préservant les fonctionalités de transit (études de contournement)

A.1.2.a. Concevoir globalement et de manière itérative les politiques publiques de mobilité

Orientations

- **Mettre en place une politique globale de mobilité et organiser une gouvernance partagée**

- **Mettre en œuvre l'ensemble des préconisations et développer des actions de communication, de sensibilisation et de pédagogie afin d'accompagner le dispositif**

Objectifs

- **Rechercher la coordination des actions des autorités organisatrices de transports**

Pour consolider une politique publique de mobilité efficace à l'échelle du SCoT, la coordination des autorités organisatrices de transports est fondamentale. C'est la seule conditions pour développer l'intermodalité, la multimodalité et la complémentarité des offres de manière adaptée aux besoins des territoires.

- **Mettre en place une conférence des autorités organisatrices de transport, à minima à l'échelle du SCoT**
- **Faciliter l'émergence d'une gestion globale de la mobilité** (offre, billettique, information voyageurs…)

- **Mettre en place le management de la mobilité et promouvoir de nouvelles pratiques de mobilité**

Promouvoir les actions de communication et d'information (centrale de mobilité, site d'information multimodale…), les actions de promotion (publicité, marketing individualisé…) et de formation…

Multiplier les offres en encourageant les initiatives locales et en les intégrant dans la politique publique de mobilité (covoiturage, autopartage, transport à la demande…)

Promouvoir le développement de l'outil « plan de déplacements » d'entreprises, d'administrations, d'établissement, etc.

A.1.2.b. Optimiser les transports collectifs et les infrastructures existantes : adapter les solutions de mobilité(s) à chaque spécificité du territoire

Orientations

- **Dans le cœur d'agglomération, poursuivre le développement des offres et assurer leurs complémentarités**

Intensifier et diversifier les offres et les services de déplacements est indispensable dans le cœur d'agglomération et dans le corridor littoral

- Poursuivre le développement de transports collectifs en site propre (routiers et ferroviaires) et mettre en place des offres en rabattement vers ceux-ci

Utiliser l'étoile ferroviaire pour une desserte interurbaine et périurbaine

- **Dans les espaces de vie de l'intérieur, améliorer la desserte des petites villes de l'intérieur et proposer des solutions locales de mobilité adaptées**

Exploiter les potentialités des axes ferroviaires en première intention

Développer partout l'offre interurbaine routière

Ces deux modes ne peuvent, cependant, répondre à l'ensemble des demandes et des besoins car ils ne couvrent par la totalité du territoire. Des systèmes complémentaires basés sur l'utilisation collective des modes de déplacements (covoiturage, TAD, taxi collectif…) ou sur les modes doux sont à proposer et à arrimer aux offres structurantes

__Le management de la mobilité__ consiste à promouvoir des transports durables et à gérer la demande de déplacements automobiles, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des entreprises. Le management de la mobilité est fondé sur les mesures dites « douces » telles que l'information et la communication, l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires. Ces mesures visent à améliorer la performance des mesures dites « dures » en matière de transport (aménagements dédiés aux TC).

Objectifs

Dans le cœur d'agglomération

Poursuivre le développement des TCSP ferroviaires et routiers

Étendre le réseau de sites propres réservés aux transports collectifs est une priorité au sein du cœur d'agglomération et du corridor littoral sur :

- L'ensemble de l'étoile ferroviaire, intégrant les voies de desserte du port (la voie du soufre)
- Les voies routières réservées au sein du cœur d'agglomération sur les axes structurants comme la RD810, la RD817, RD932 ou encore le Boulevard du BAB, voire d'autres axes pouvant être utilisés par les autobus urbains ainsi que par les autocars interurbains

Accompagner ce maillage d'une augmentation sensible de la qualité et de la quantité du service

- Développer l'offre en matière de desserte ferroviaire : améliorer l'infrastructure sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire pour mieux développer l'offre (augmentation globale des fréquences de passage, notamment en heure de pointe, des interconnexions possibles…) voire développer de nouvelles gares
- Améliorer l'accueil du public dans les gares, les stations ou les arrêts de transports collectifs et y favoriser l'intermodalité (stationnements auto et vélo)
- Définir une politique publique d'urbanisme et d'aménagement volontariste autour des gares (privilégier un développement urbain intense dans ces secteurs, aménager les espaces publics pour faciliter les accès aux gares…)
- Prioriser le développement de l'habitat, des équipements et des services dans les secteurs proches des axes et arrêts de TC
- Assurer la desserte TC des zones d'aménagement commercial, conformément aux dispositions du DAC
- Développer les alternatives à l'usage de la voiture en solo dans les zones d'activités économiques : desserte TC, plans de déplacements de zones et/ou d'entreprises, etc.

Assurer des liaisons de quartiers et des liaisons locales optimisées, en particulier via les modes doux

Organiser globalement le système de mobilité, rechercher les complémentarités efficaces entre les modes.

- Organiser les liaisons inter-quartiers en privilégiant les transports collectifs et les modes doux
- Organiser le rabattement de certaines lignes et les cheminements vers les axes structurants
- Augmenter les fréquences de passage, notamment en heure de pointe sur les principales lignes du réseau de transports collectifs urbains

Faire émerger et conforter des lieux d'échanges entre tous les modes de déplacement

Identifier les sites pertinents d'intermodalité. Il s'agit de les développer dans des secteurs stratégiques pour le territoire et de réfléchir aux différentes fonctions qu'ils doivent assumer. L'objectif est de créer des conditions optimales à l'intermodalité en faveur de modes doux et/ou collectifs

- Définir des projets urbains d'envergure, qui intègrent les enjeux d'intermodalité, autour des gares du réseau ferroviaire à grande vitesse (Bayonne, Biarritz)
- La gare de Bayonne se distingue à l'échelle du SCoT comme un espace stratégique d'articulation des réseaux de transports et de développement urbain
- Développer l'intermodalité entre l'ensemble des offres de mobilité présentes sur le territoire et ce dans leur périmètre de pertinence
- Implanter des parkings relais (P+R) aux terminus des lignes structurantes du réseau urbain, aux portes du cœur d'agglomération à l'interface avec les espaces de vie de l'intérieur, voire aux entrées de villes de certaines petites villes de l'intérieur
- Développer prioritairement l'habitat et les services dans les secteurs proches des stations intermodales
- Mettre en place des stations intermodales dans un objectif de «haut niveau de» services aux usagers (qualité, sécurisation, offre disponible…)
- Développer les réflexions sur les offres de transports destinées aux touristes et aux visiteurs

Favoriser les interfaces et les complémentarités entre réseau urbain et interurbain

Utiliser les sites propres aménagés pour les bus urbains par les cars interurbains

Expérimenter des liaisons express en autocar depuis les communes importantes du littoral, en complément de l'offre de car classique et de l'offre ferroviaire régionale

Dans les espaces de vie de l'intérieur

Développer l'offre en matière de desserte ferroviaire

Le train devrait être la colonne vertébrale du système de mobilité, mais pour que cette offre pèse sur l'évolution des pratiques de mobilité, il convient de l'augmenter significativement.

Poursuivre le dialogue avec la Région, pour favoriser la mise en oeuvre de ces objectifs

- Intensifier les travaux d'amélioration de l'infrastructure sur l'ensemble de l'étoile ferroviaire
- Développer l'offre et assurer son cadencement
- Définir une politique publique d'urbanisme et d'aménagement autour de certaines gares ou des politiques de rabattement (afin de tenir compte de la localisation des lignes ferroviaires) via l'aménagement de circulations douces, voire le développement de transports collectifs (TAD, navettes…). Il ne s'agit pas d'une posture systématique, une étude ad hoc pourrait dégager les articulations souhaitables, aux endroits souhaités
- Défendre une implication du Syndicat Mixte auprès des collectivités dans les démarches de « contrats d'axe » qui assurent une vision coordonnée de l'augmentation de l'offre de transport et du développement urbain
- Préserver les emprises ferroviaires existantes.
- Etudier l'implantation de nouvelles gares, ou nouvelles haltes
- Poursuivre le renouvellement du matériel roulant

Développer des lignes structurantes d'autocars, complémentaires à l'offre ferroviaire

Envisager l'utilisation des axes autoroutiers par les cars interurbains

Développer les offres de transports collectifs, en particulier les liaisons cadencées reliant les petites villes de l'intérieur au cœur d'agglomération et reliant les petites villes entre-elles

Accompagner le développement des offres des Conseils généraux des Landes et des Pyrénées Atlantiques

- Privilégier le développement urbain dans les centralités desservies par cette offre de transports
- Aménager des arrêts et des parcs de stationnement de type parking relais (P+R)
- Poursuivre la politique de développement et d'amélioration des offres départementales
- Expérimenter des liaisons express en complément des lignes principales

Accompagner les implantations de zones d'activités économiques ou de zones d'aménagement commercial de rayonnement intercommunal par une desserte alternative à l'usage de la voiture individuelle

Développer les initiatives locales offrant une alternative à l'usage individuel de la voiture particulière (covoiturage, TAD, etc.)

Multiplier les aires de covoiturage, en particulier sur l'ensemble des diffuseurs autoroutiers et les voies départementales présentant une importante circulation

Expérimenter l'utilisation des sites propres par les covoitureurs en période de pointe, expérimenter toutes formes innovantes de covoiturage…

Mutualiser les espaces de stationnement existants (P+R, parkings de supermarchés, grands équipements), avec des espaces réservés aux covoitureurs

Développer le Transport à la demande (TAD) dans les EPCI nécessitant une offre collective. Envisager une collaboration entre les Conseils généraux et les EPCI afin de réfléchir à des démarches de mobilité globale (modes doux, TAD…)

Garantir la complémentarité des modes, aménager les sites d'intermodalité dans des espaces stratégiques

Favoriser l'intermodalité à l'échelle des petites villes et ce à travers la création de pôles d'échange sur les principaux points d'arrêts ferroviaires et routiers à l'interface entre plusieurs modes de déplacements (ex : Train + Car ; Train + Bus ; Car + TAD, P+R, vélo…)

Créer des parkings relais à certains arrêts de cars, aux échangeurs autoroutiers ou au niveau des voies départementales présentant une importante circulation (en lien avec le covoiturage)

Les espaces du projet agro-environnemental *: espaces naturels, agricoles ou forestiers à préserver, parcs et jardins, espaces soumis à des risques naturels...*

Les espaces du projet urbain *: espaces urbains, secteurs à potentiels de renouvellement urbain, espaces urbains préservés, secteurs à bâtir de l'enveloppe urbaine, secteurs d'extension urbaine*

A.2. Inscrire le développement dans les centralités et tissus urbains les mieux équipés et les mieux desservis

L'articulation de l'armature urbaine et de l'armature environnementale est de nature à préserver les grands équilibres à l'échelle du SCoT. Mais pour réduire l'empreinte urbaine du développement, des actions volontaristes de recentrage du développement à venir sont à mener à toutes les échelles et dans toutes les centralités du territoire pour préserver durablement les usages et les fonctions des espaces naturels agricoles et forestiers.

Le SCoT priorise donc le «recyclage-réinvestissement» des espaces déjà construits, via des formes urbaines plus compactes, qui confortent les centralités et pour mettre un terme à la pulvérisation de l'habitat dans les campagnes. Ce recentrage du développement est d'autant plus important qu'il est une opportunité pour faire évoluer qualitativement le cadre de vie, valoriser et inspirer de nouvelles dynamiques sociales, économiques et culturelles.

Pour mettre en œuvre une stratégie urbaine raisonnable et raisonnée, il s'agit de prioriser le développement dans les sites les mieux équipés, desservis et denses. Pour cela, chaque collectivité exploitera prioritairement les potentiels qu'offre le tissu déjà urbanisé des centres villes, centres-bourgs, certains quartiers pavillonnaires, le patrimoine bâti, certaines dents creuses, les friches…

La maîtrise des modes d'urbanisation oblige à dégager des principes qui s'appliquent à tous et qui considérés globalement font sens pour le projet de territoire. Ce cadre laisse toute la place à l'expression des spécificités locales,

Par ailleurs, toutes les collectivités peuvent contribuer utilement à l'évolution des pratiques vers plus « d'écomobilité ». En effet, chacune, à son échelle, peut agir sur la structuration urbaine du territoire, sur la qualité urbaine et la qualité d'usage des centralités, sur l'émergence d'initiatives locales favorisant de nouvelles pratiques, sur l'optimisation des offres, sur la coordination de celles-ci…

Enfin, maîtriser le développement urbain, promouvoir la multifonctionnalité des espaces, renforcer la production de logements et de foncier à vocation économique, anticiper le développement de sites propres pour les transports en commun… autant d'enjeux qui nécessitent une politique foncière anticipatrice très en amont du projet des collectivités.

Le renouvellement urbain *comprend une grande diversité de formes de développement «de la ville sur la ville». Sur le territoire du SCoT les friches sont rares, il s'agit donc de réhabiliter, surélever, rénover des bâtiments existants avec éventuellement changement de destination, de démolitions/reconstructions. Pour le SCoT, le renouvellement urbain concerne également la mobilisation d'espaces non bâtis disponibles dans les seules enveloppes urbaines existantes (schémas explicatifs page 116).*

A.2.1. Mettre en oeuvre des formes urbaines plus économes

Orientations générales

Les trois principes suivants doivent désormais guider l'élaboration des projets urbains.

Fixer le cadre du projet communal ou intercommunal en précisant les espaces à préserver et les conditions du développement

Identifier les espaces à préserver qu'ils soient urbains, agricoles, naturels et forestiers

Identifier les espaces prioritaires du développement («espaces du développement urbain» et «espaces du développement agricole et environnemental»)

Prioriser le développement dans les centralités urbaines existantes

Le renouvellement urbain doit devenir le modèle de développement privilégié au terme du SCoT, aussi les espaces déjà urbanisés doivent être les espaces prioritaires du développement. Les moyens juridiques, programmatiques, architecturaux existent pour dépasser les contraintes et enrichir les projets du territoire

Le développement urbain doit être systématiquement envisagé dans et à proximité des équipements composant la centralité

- **Optimiser la ressource foncière, la mettre en cohérence avec la nature et l'ampleur du projet de développement communal ou intercommunal**

Dans le respect des formes urbaines et paysagères locales, optimiser le développement urbain en le justifiant par la dynamique démographique et économique des territoires. Donc, préférer les projets alternatifs au modèle pavillonnaire classique, produire des espaces urbains, économiques et commerciaux plus denses, plus compacts, plus mixtes…

Conditionner le développement urbain à l'optimisation des réseaux et services existants. Mais, le seul raccordement à l'assainissement collectif ne peut être une qualité suffisante, ces secteurs d'extension urbaine, raccordés ou raccordables au réseau d'assainissement collectif, doivent également renforcer et/ou optimiser la fréquentation des équipements existants, les transports collectifs en particulier

A.2.1.a. Recentrer le développement urbain dans les centralités existantes

Orientations

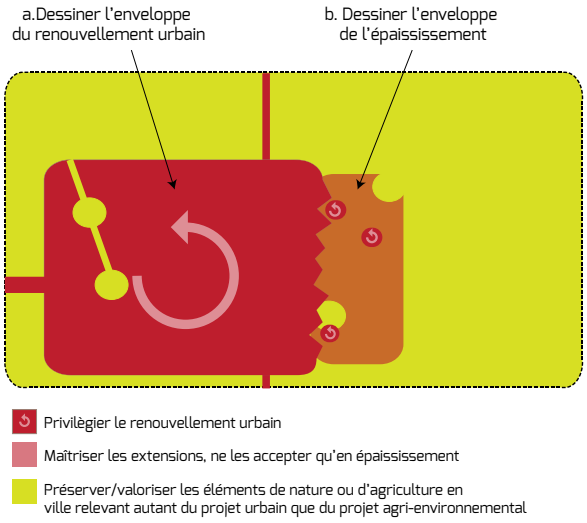
- **Renforcer les centralités existantes, par des actions de renouvellement urbain et d'épaississement du tissu existant**
- **Intégrer la mobilité à toutes les stratégies de développement**
- **Développer des formes urbaines compactes, dans le respect de l'environnement bâti et paysager**
- **Au-delà de la centralité, préserver l'avenir en protégeant durablement les espaces agricoles, naturels et forestiers**

L'enveloppe de la centralité urbaine *constitue l'espace du projet urbain de la commune. Les communes présentant plusieurs centralités pourront définir plusieurs enveloppes de centralité.*

L'enveloppe du renouvellement urbain *correspond essentiellement aux secteurs centraux historiques de chaque commune, quartiers identifiés comme des centralités compris. Elle se définit par une continuité de tissus urbains déjà constitués, la présence de commerces, de services de proximité et d'équipements publics (école, épicerie, bar, médecin, mairie, parc…). Actuellement, ce sont souvent des zones «U» dans les PLU.*

L'enveloppe de l'épaississement *correspond aux secteurs d'extension en continuité immédiate des tissus constitués des centres-villes et centre-bourgs, jugés stratégiques par la collectivité pour conforter le fonctionnement de sa centralité. Idéalement ce sont des secteurs dotés du réseau d'assainissement collectif et d'autre(s) équipement(s) publics, des poches d'urbanisation peuvent également être présentes. Actuellement, cela pourrait correspondre à des agrégats de zones U ou AU dans les PLU.*

Principes de priorisation du projet urbain : périmètrer la centralité urbaine (= a+b)


a.Dessiner l'enveloppe du renouvellement urbain
b. Dessiner l'enveloppe de l'épaississement
Privilégier le renouvellement urbain
Maîtriser les extensions, ne les accepter qu'en épaississement
Préserver/valoriser les éléments de nature ou d'agriculture en ville relevant autant du projet urbain que du projet agri-environnemental

Objectifs

Définir le périmètre de la centralité urbaine dans les documents d'urbanisme

Chaque commune ou intercommunalité devra déterminer « les enveloppes de ou des centralités urbaines », à minima dans leurs PLU ou PLUi

Phaser les zones à urbaniser afin d'assurer un accueil progressif de la population, en adéquation avec l'ensemble des équipements publics et services nécessaires à cet accueil démographique

Au sein de la centralité urbaine, préciser l'enveloppe du renouvellement urbain et prévoir en priorité le développement urbain dans cette enveloppe

Evaluer les potentiels de renouvellement urbain, dans le PLU, le PLUi ou toute autre étude ad hoc à joindre au document d'urbanisme

- Favoriser les actions de renouvellement urbain sous toutes leurs formes
- Mobiliser en priorité les potentiels de renouvellement urbain. Le temps nécessaire pour mettre en oeuvre le renouvellement urbain peut justifier la mobilisation du développement en épaississement

Au sein de la centralité urbaine, préciser l'enveloppe de l'épaississement en stricte continuité avec l'enveloppe du renouvellement urbain et optimiser le développement qualitativement et quantitativement dans cette enveloppe

Activer l'urbanisation dans les espaces en épaississement avant la mobilisation en renouvellement urbain devra être justifiée et argumentée

L'épaississement doit devenir l'alternative à l'urbanisation le long des voies. Outre l'optimisation des longueurs de voiries et de réseaux, l'épaississement permet de renforcer et de structurer les cœurs de centralités et de raccourcir les distances à pied ou à vélo en direction du centre. Quelle que soit la morphologie de la centralité, il reste possible d'urbaniser dans l'épaisseur sans forcément dénaturer la forme historique initiale, ni même mobiliser l'ensemble des espaces ouverts agricoles et/ou naturels de valeurs…

Déterminer l'enveloppe de l'épaississement dans les PLU/PLUi

- Permettre l'épaississement dans les espaces naturels, agricoles et forestiers si les conclusions du diagnostic agricole l'autorisent
- Traduire en zonage urbanisable les seuls besoins de surface réels et justifiés par le projet de la collectivité. les coefficients de rétention foncière doivent être limités, l'action foncière constituant une des alternatives à développer

Maintenir le rôle régulateur des coupures d'urbanisation
Traiter les franges urbaines qualitativement : comme des espaces de transition favorisant la valorisation du tissu urbain dans son environnement naturel et agricole, assurant une fonction d'espace public, de cheminement doux…

- Pour les communes soumises à la loi Littoral se référer aux objectifs fixés par ailleurs (cf. partie B.3.)

Proscrire l'extension progressive des enveloppes le long des axes

Développer des formes urbaines compactes, multifonctionnelles valorisant le patrimoine local et la vie sociale

Dans les PLU/PLUi, augmenter la densité d'occupation et les droits à construire dans l'enveloppe de la centralité

- **Fixer des densités minimales** adaptées au contexte de chaque collectivité et promouvoir le développement de formes urbaines compactes
- **Fixer un seuil de densité pour les programmes neufs** au moins équivalent à la densité moyenne d'occupation de l'espace de centralité existant
- **Fixer une consommation moyenne maximale d'espace par logement** à travers une réflexion sur la diminution de la taille des parcelles associée à une recherche de typologies bâties diversifiées s'adaptant aux contextes locaux

Intégrer dans les PLU/PLUi toutes réflexions et cadres à même d'améliorer la qualité et l'insertion paysagère et environnementale des projets

- Pour les projets commerciaux (en centralité ou en ZACOM), respecter les prescriptions du chapitre relatif au développement commercial
- Pour les projets économiques en zones d'activités économique, respecter les prescriptions du chapitre relatif au développement économique

- Engager les réflexions nécessaires à la valorisation du patrimoine bâti, au service tout autant d'une optimisation du bâti existant que d'une mise en lumière de l'identité locale et de la qualité du cadre de vie. Développer dans les documents d'urbanisme la préservation de ce patrimoine et favoriser dans les projets la mobilisation de tout patrimoine matériel et immatériel pour faciliter leur appropriation par les habitants
- **Préserver et/ou créer des espaces non bâtis,** publics ou privés (places, terrains libres d'usage collectif…)
- **Promouvoir les actions d'amélioration et de requalification des espaces publics**, de partage de la voirie pour favoriser la pratique des circulations douces
- Développer la mixité fonctionnelle et favoriser les activités économiques compatibles avec l'habitat et les autres fonctions urbaines
- Anticiper les changements de fonctions ultérieurs dans les nouveaux programmes (adaptabilité des rez-de-chaussée notamment)

Hors enveloppe de la centralité urbaine, valoriser et préserver de l'urbanisation les espaces agricoles et naturels par un classement approprié dans les PLU et/ou les PLUi

Protéger les espaces agricoles, forestiers et naturels par un classement approprié dans les PLU/PLUi afin de pérenniser leur assise foncière à titre d'espaces de production ou de continuités écologiques (cf. chapitre B.1.)

Développer un projet de valorisation des espaces agricoles, forestiers et naturels afin de pérenniser leurs fonctions productives (cf. partie B). Le projet environnemental et agricole de la commune et/ou de l'intercommunalité est indissociable du projet urbain, et doit faire l'objet d'autant d'attention

Garantir, dans les contextes ruraux, que l'urbanisation n'enclave pas les espaces à usages agricoles et forestiers.

A.2.1.b Mettre en cohérence la maîtrise de l'artificialisation et la stratégie du projet communal et/ou intercommunal

L'enjeu porte ici sur poursuivre activement la réduction de l'artificialisation des espaces agricoles et naturels. L'objectif du SCoT est de passer d'une artificialisation moyenne des espaces urbains mixtes de l'ordre de 130 ha/an entre 2000 et 2009 à un objectif ambitieux de 53 ha/an sur la durée du SCoT. Au cours de la décennie précédente, quand la population évoluait de 1%, l'artificialisation progressait également de 1%. Le SCoT dispose que désormais, l'évolution de 1% de la population conduira à une extension maximum de 0,4% des espaces urbains mixtes.

Les espaces dédiés à l'économie (ZAE) ne sont pas comptabilisés dans cette approche (Cf. chapitre A.4.).

Face à la très grande diversité de situations, le SCoT ne fixe pas d'objectifs quantitatifs maximum d'artificialisation déclinés à l'EPCI et/ou à l'armature. Le SCoT préfère insister sur la mise en concordance du projet démographique et du projet urbain.

Orientations

Un projet d'accueil adossé à une très forte maîtrise de l'enveloppe urbaine

Privilégier systématiquement le réinvestissement et le recyclage des tissus urbains existants plutôt que l'artificialisation des espaces à usage naturel ou agricole.

Passer d'un modèle de développement urbain où l'artificialisation progresse plus vite que la croissance démographique, à un modèle urbain économe en foncier.

Les Espaces urbains mixtes sont constitués des tissus urbanisés accueillant de l'habitat, des équipements (écoles, cimetières, espaces verts, campings, stades et équipements sportifs et toutes emprises publiques, les commerces dont les centres commerciaux de périphérie…) et les infrastructures (voiries, parkings, réseaux ferrés, ports…)

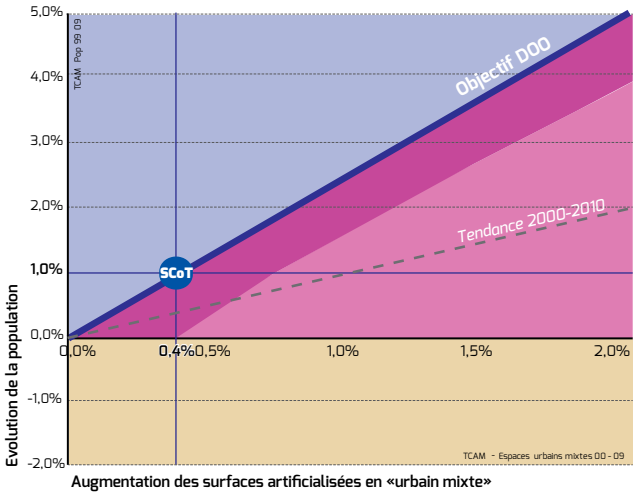
Objectifs

- **Lorsque le projet démographique d'une collectivité vise une augmentation moyenne de 1 % de sa population, le projet urbain de cette collectivité peut fixer au maximum à 0,4 % l'augmentation de sa surface artificialisée en urbain mixte**

Cette prescription s'applique à toutes les échelles de projet.

Si une commune envisage un développement plus consommateur de foncier que le cadre fixé par le SCoT, celle-ci doit négocier au sein de son EPCI pour que l'équilibre exposé par le SCoT soit assuré à l'échelle du dit EPCI.

- **Les PLU/PLUi des documents d'urbanisme doivent exposer les efforts de la collectivité en termes de limitation de l'artificialisation nouvelle, en cherchant à s'inscrire au mieux dans ou vers la zone de « cohérence +++ » du schéma ci-dessous.**



Suivi du lien artificialisation / croissance démographique

- «Cohérence +++» : Artificialisation maîtrisée au regard de la croissance démographique = respect de l'objectif du SCoT
- « Cohérence à renforcer» : Artificialisation à restreindre, ramenée à la croissance démographique
- «Cohérence à rechercher » : Artificialisation trop importante, comparée à la croissance démographique
- Artificialisation sans apport démographique

A.2.2. Assurer partout le développement des mobilités alternatives à l'usage de la voiture en solo

Orientations générales

- **Faire évoluer le modèle de développement urbain pour augmenter la part des déplacements autres qu'en voiture particulière**

Renforcer l'intensité urbaine (habitants et emplois) dans les centralités urbaines pour limiter les distances de déplacements et contribuer activement à l'évolution des pratiques de mobilité

Développer prioritairement les centralités bien desservies par les transports collectifs, urbains ou interurbains (en tenant compte des évolutions de ces dessertes)

- **Favoriser un meilleur partage de la voirie et des espaces publics**

Aménager les espaces publics et les infrastructures

Réussir la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes

- **Valoriser et favoriser les usages du vélo et de la marche à pied**

Accroître la part du vélo et de la marche à pied dans les déplacements

Aménager les espaces publics pour favoriser la cohabitation des modes de déplacements et le stationnement

- **Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée avec les dessertes en transports collectifs**

Objectifs

Concevoir un développement urbain facilitant l'évolution des pratiques de déplacement

Dans les villes et les petites villes, créer les conditions urbaines pour augmenter le potentiel d'usagers des transports collectifs

- Valoriser les gares et les espaces dans lesquels elles s'insèrent comme des sites privilégiés de développement urbain
- Dans les PLU/PLUi, identifier les secteurs bien desservis - ou potentiellement bien desservis - par les transports collectifs et renforcer leur développement (en densification ou en épaississement)
- Dans le coeur d'agglomération, coordonner les développement urbains et le développement de la desserte en transports collectifs
- Faciliter partout la pratique sécurisée de la marche et du vélo par une stratégie urbaine intégrant des actions sur les espaces publics

Travailler qualitativement l'accroche urbaine des secteurs en épaississement au tissu existant

- Assurer l'agencement spatial des programmes entre eux, mutualiser les voiries et les stationnements, créer et traiter qualitativement les espaces publics et réseaux
- Favoriser le développement de formes intermédiaires et développer des typologies bâties diversifiées

Rechercher un maillage performant avec les quartiers environnants. En plus des raccordements au réseau d'assainissement collectif, soumettre le développement en épaississement à une articulation efficace du système viaire au sein de la centralité urbaine intégrant les liaisons douces

Partager la voirie entre les différents usages et usagers

Apaiser les circulations motorisées pour faciliter la cohabitations des usages et usagers

Assurer les continuités en créant des couloirs de circulation réservés aux modes alternatifs

Mettre en place des systèmes de priorisation pour les modes alternatifs

Intégrer la desserte en transports collectifs et ses contraintes de circulation dans les opérations d'aménagement nouvelles ou d'aménagement de rues et d'espaces publics

Prioriser les aménagements et travaux d'amélioration de voiries aux axes structurants

Développer l'offre en matière de modes de déplacements doux

Définir un projet global de développement des pistes cyclables et cheminements piétons, à minima dans les documents d'urbanisme

Intégrer l'accessibilité en modes doux dans tous les projets communaux et communautaires

Développer prioritairement les pistes cyclables et aménagements afin d'accéder aux grands équipements commerciaux, de services publics et de transports en commun

Rechercher l'accessibilité des pistes cyclables au cœur de quartiers, aux principaux équipements, services publics et pôles de commerce

Mettre en place des liaisons cyclables inter-quartiers

Adapter l'offre de stationnement aux objectifs du territoire

Pour les voitures individuelles

- **Limiter le stationnement** dans les secteurs bien desservis par une offre en transports collectifs : définir dans les PLU/PLUi les normes de stationnement maximales pour les secteurs bien desservis
- **Développer une offre de parc relais**
- L'ensemble des mesures doivent être mises en avant dans une logique de cohérence avec le type d'usager concerné, la fonctionnalité du stationnement et l'offre globale de mobilité

Pour les vélos, et deux roues motorisés

- **Prévoir le stationnement sécurisé des vélos**, en particulier a proximité des points d'arrêts des Transports collectifs, des gares et de l'ensemble des équipements publics et privés. Les PLU/PLUi devront imposer, pour toutes nouvelles opérations, une espaces de stationnement deux roues adapté aux besoins générés par le projet.

A.2.3. Élaborer une stratégie foncière adaptée au projet

La stratégie foncière déclinant le projet du SCoT doit anticiper l'intervention foncière des collectivités pour peser sur le coût des investissements, se prémunir de la spéculation, accompagner le recentrage du développement. Elle s'anticipe par la mobilisation de règles d'urbanisme, voire de dispositions fiscales, pour permettre aux collectivités de négocier avec les propriétaires et les aménageurs.

La présence de deux Etablissements Publics Foncier Local (EPFL) sur le territoire est un atout considérable pour conduire l'action foncière, en réponse à la stratégie transversale que nécessite la mise en œuvre des orientations du SCoT.

Orientations

- **Construire une stratégie foncière anticipative et adaptée à la déclinaison du projet du SCoT et déclinée dans les EPCI**

- **Coordonner les outils fonciers pour optimiser leur intervention**

- **Mutualiser les moyens et les savoirs faire de l'ingénierie publique de l'aménagement au service des projets**

Objectifs

- **Mettre en œuvre une politique d'action foncière à court, moyen et long terme concordante avec le projet urbain de chaque commune ou intercommunalité**

Anticiper les besoins fonciers et mobiliser les outils de maîtrise et d'intervention ad hoc

Maîtriser prioritairement par l'action publique les espaces à enjeux majeurs pour le territoire (gares, secteurs desservis par les transports collectifs en site propre, les secteurs stratégiques d'entrée d'agglomération…)

- **Coordonner les stratégies locales et globales, en particulier en lien avec l'EPFL et les moyens locaux dont disposent les communes et intercommunalités**

- **Mettre en place des outils et partenariats permettant de faire de la veille foncière** afin de suivre l'évolution des indicateurs et faciliter les stratégies foncières futures (acquisitions, gels de terrains, évolutions de zonages, emplacements réservés…)

Ces tableaux quantifient les orientations et objectifs développé dans le chapitre A.3.

Pour un développement cohérent du territoire, le SCoT retient la territorialisation suivante :

Structure de l'armature urbaine		Part prise dans la production nouvelle
Coeur d'agglomération	Pôle urbain	45 %
	Petites villes du coeur d'agglomération et villages d'interface	25 %
Espaces de vie de l'intérieur	Petites villes	20 %
	Bourgs	10 %

Entre les six EPCI, sur la base des évolutions constatées, la répartition territoriale est la suivante :

EPCI	Part prise dans la production nouvelle
Côte basque Adour	54 %
Seignanx	13 %
Nive Adour	9%
Errobi	15%
Pays d'Hasparren	7%
Pays de Bidache	3%

Conformément à ce que préconise la loi ENE, ces objectifs de production et de répartition territoriale, inscrits dans le DOO seront évalués 6 ans après l'approbation du SCoT. Cette évaluation pourrait justifier des adaptations pour les 6 années suivantes afin de s'adapter aux évolutions locales éventuelles.

Pour un développement cohérent de l'offre locative sociale sur le territoire, le SCoT retient la territorialisation suivante :

Structure de l'armature urbaine		Taux d'effort minimum : dans la production neuve, part des logements locatifs sociaux*
Coeur d'agglomération	Pôle urbain	30 %
	Petites villes du coeur d'agglomération	≥ 25 %
	Villages d'interface	20 %
Espaces de vie de l'intérieur	Petites villes	15 %
	Bourgs	10 %

** Les logements communaux sont considérés comme des logements locatifs sociaux lorsqu'ils répondent aux mêmes exigences (plafonds de ressources et loyers plafonnés) que les logements locatifs publics définis plus haut.*

A.3. Guider le développement résidentiel pour répondre aux besoins de tous les habitants

Ces dernières décennies, les territoires qui ont beaucoup construit sont aussi ceux où les activités économiques et les services sont largement sous-représentés. Face à la dynamique démographique du territoire, estimée en poursuivant les tendances constatées entre 1999 et 2008, les besoins s'élèveraient à 31 500 logements entre 2010 et 2025, soit 2 100 logements/an. Le SCoT cherche à peser sur les marchés locaux de l'habitat pour permettre en particulier aux actifs, aux ménages modestes et aux ménages ayant des besoins spécifiques (personnes jeunes, âgées, handicapées, démunies ou saisonniers) de se loger dans les meilleures conditions au regard de leurs besoins. Etant entendu que seule une politique volontariste, retranscrite dans les PLH et dans leurs documents d'urbanisme, permet la production de logements adaptés aux besoins et notamment de logements locatifs sociaux (de types PLUS, PLAI ou équivalents en fonction des évolutions réglementaires).

Orientations générales

- **Infléchir la répartition des logements futurs, pour conforter l'armature urbaine et une meilleure efficience des politiques publiques**

Rechercher une plus grande adéquation entre le développement d'activités économiques, la localisation des services, des commerces, des équipements publics et la programmation de la construction de logements

Permettre à tous de se loger selon ses besoins et ses capacités financières, et ce aux différentes étapes de la vie

Promouvoir un habitat de qualité, économe en ressources. Ces efforts n'ont pas vocation à porter strictement sur l'offre nouvelle. 85% du parc de logements en 2025 existe déjà aujourd'hui, la plupart des orientations s'appliquent donc également au parc existant

- **Promouvoir le développement de politiques locales de l'habitat**

- **Mettre en dialogue les PLH entre eux, a minima à l'échelle du SCoT**

A.3.1. Territorialiser le développement résidentiel futur pour conforter l'armature urbaine

Orientations

- **Inverser la dynamique de dilution de l'urbanisation au profit d'une plus grande proximité entre emplois, services, commerces et habitants**

Renforcer le développement résidentiel dans les petites villes et le cœur d'agglomération

Proportionner la production de logements à la capacité des communes à le recevoir en termes d'équipements publics, de services, voire de dessertes en transports collectifs

- **Produire de nouveaux logements pour répondre aux besoins actuels et futurs des ménages déjà présents sur le territoire et permettre l'accueil de nouvelles populations**

Objectifs

- **Poursuivre la production de logements nouveaux à raison d'au moins 2 100 logements par an en moyenne sur les quinze prochaines années**

Passer d'une conception du logement comme un

« produit » à une réflexion sur la qualité d'habiter le logement, le quartier, le centre bourg. Pour cela, les collectivités doivent s'investir dès l'amont des projets et rechercher la plus grande cohérence entre les projets communaux et les politiques sectorielles menées à une autre échelle

- **Créer les conditions d'une plus grande proximité entre emploi, habitat, services, équipements et commerces**

Rééquilibrer progressivement la répartition de la production en faveur, notamment, du cœur d'agglomération et des petites villes de l'intérieur

Mobiliser une instance coordonnée d'ingénieries publiques (à même de traiter les problématiques de foncier, d'habitat, d'urbanisme, de mobilité, d'économie…) **pour conseiller et/ou accompagner** les communes et les intercommunalités dans leurs projets (réflexions communautaires, projet communal, opérations… et dans leurs relations avec des opérateurs publics et privés

- **Chaque espace de vie doit développer une offre de logements qui réponde à ses propres besoins, tout en contribuant au renforcement de l'armature urbaine**

- **Couvrir le territoire du SCoT de Programmes Locaux de l'Habitat (PLH)**

Au sein de chaque EPCI, organiser la négociation concernant la territorialisation détaillée de la production de logements, en tenant compte des objectifs assignés aux différentes polarités identifiées dans l'armature urbaine

- **Instaurer un cadre de dialogue entre les PLH afin de mieux prendre en compte les enjeux du bassin d'habitat**

Mettre en place un lieu de discussion de type « inter-PLH » pour poser les bases d'un dialogue entre les EPCI, et permettre les approches concertées et mises en cohérence des enjeux de l'habitat, à l'échelle du SCoT et avec les territoires voisins

2. Diversifier l'offre nouvelle pour répondre à la diversité des profils des ménages

La production de logements locatifs publics est le seul axe d'intervention aujourd'hui éprouvé qui permet de peser durablement sur un marché immobilier tendu et de répondre aux besoins des actifs du territoire. De plus, elle peut offrir, dans les bourgs et les petites villes de l'intérieur, d'intéressantes opportunités d'aménagement tant d'un point de vue architectural qu'urbanistique (dans le bâti existant ou en confortement des centres-bourgs ou centres villes).

L'accession sociale est privilégiée par les communes pour faciliter l'accession à la propriété des actifs de leurs territoires qui sont souvent des ménages modestes. Pour les communes souhaitant continuer à recourir à ces dispositifs, les PLH devront préciser la définition de l'accession sociale. Sachant que pour le SCoT afin d'en respecter l'esprit, l'accession sociale doit être une accession sécurisée, donc réalisée par des promoteurs sociaux (organismes HLM). Ce qui n'exclut pas, selon les besoins, la promotion de l'accession intermédiaire ou à prix maîtrisés (offre située entre l'accession sociale et le marché libre).

Définition du logement social (cf. L.302-5 du CCH et modifiée par la loi ENL) :

- *des logements appartenant à des organismes HLM conventionnés ;*
- *des logements appartenant à des personnes physiques et conventionnés dans le cadre d'un conventionnement social ou très social avec l'ANAH (Agence Nationale de l'Habitat) ;*
- *des logements-foyers pour jeunes travailleurs, personnes handicapées, travailleurs migrants et personnes âgées;*
- *des centres d'hébergement et de réinsertion sociale*
- *certains logements financés par l'Etat ou les collectivités locales occupés à titre gratuit.*

Les logements communaux, dès lors qu'ils respectent les mêmes plafonds de ressources et de loyers que les logements conventionnés ci-dessus sont des logements sociaux.

A.3.2.a. Encourager la production de logements sociaux

Orientations

- **Développer le parc de logements sociaux sur l'ensemble des communes**

Produire des logements locatifs sociaux

Produire des logements en accession sociale

- **Adapter l'offre nouvelle aux besoins de diversification de chaque territoire**

Mettre en place les conditions d'une offre de logements diversifiée (en taille, en statut d'occupation, de l'individuel au collectif, en prix…)

- Les communes d'Ustaritz et de Saint-Martin-de-Seignanx sont les seules petites villes de l'intérieur, qui - du fait de leur situation aux portes du coeur d'agglomération - sont soumises aux dispositions de l'article 55 de la loi SRU. Présentant les mêmes caractéristiques et tensions que les communes du coeur d'agglomération, il convient que ces communes appartiennent à la même zone quant aux mesures applicables à certaines aides au logement

Développer une offre locative privée à caractère social permettant d'accompagner la mobilité professionnelle et résidentielle des ménages

- **Favoriser les actions de réhabilitation/rénovation du patrimoine bâti ancien, en particulier dans les bourgs et villages, pour y faire du logement locatif social**

Objectifs

- **Toutes les communes devront contribuer à produire du logement social, sous réserve de l'obtention des financements adaptés**

Les communes concernées par l'article 55 de la loi SRU devront résorber leur déficit d'offre de logements locatifs sociaux

Traduire dans les PLH cette volonté en objectifs quantitatifs précis, en particulier concernant la production de logements PLAI, PLUS, conventionnés privés sociaux et très sociaux, et définir les modalités d'interventions concrètes permettant de répondre à l'exigence d'équilibre social dans l'habitat

Assurer dans les PLU la mise en œuvre des moyens réglementaires nécessaires pour atteindre ces objectifs (dispositifs réglementaires permettant de réserver des espaces dédiés en partie ou en totalité à des opérations de logements locatifs sociaux et facilitant leur réalisation..)

Au-delà de ces minima quantitatifs et qualitatifs, la diversification et l'adaptation de l'offre résidentielle aux besoins locaux ou aux publics visés, devront être déclinées dans les PLH. Chaque commune doit pouvoir participer à cette diversité, en termes de taille de logements, de forme urbaine, de répartition entre le secteur locatif et l'accession

- **Renforcer l'offre en logements sociaux en priorité dans les villes et les petites villes**

Adapter la territorialisation de cette production en fonction du statut de chaque commune dans l'armature urbaine

Les territoires devront produire du logement social dans les secteurs susceptibles de connaître une valorisation du foncier et du bâti importante (centralités urbaines, implantation de gare, accès autoroute, etc..)

Les logements sociaux devront être intégrés au fonctionnement urbain de la commune (insertions dans le tissu urbain ou en continuité, à proximité d'une desserte en transport en commun et/ou des principaux équipements de la centralité)

Favoriser la mixté sociale en recherchant un rapport cohérent entre logements libres et logements sociaux, notamment sur les opérations significatives de promotion immobilière

- **Poursuivre la production de logements en accession sociale**

Favoriser l'accession sociale proposée par les opérateurs sociaux (selon la définition du CCH : produits réalisés par un organisme HLM et/ou qui mobilisent le PSLA et/ou qui sont réalisés dans ou à proximité d'une zone ANRU), en particulier dans les centralités urbaines situées à proximité des pôles d'emplois et d'équipements

- **Favoriser la mobilisation du patrimoine bâti ancien pour produire des logements locatifs sociaux (de type logements communaux,** sous réserve des financements et de l'accompagnement technique et juridique adapté à la complexité de ces projets

A.3.2.b. Développer une offre accessible et adaptée aux ménages ayant des besoins spécifiques

Orientations

Accueillir les ménages ayant des besoins spécifiques dans les meilleures conditions

Certaines actions ne relèvent pas explicitement du SCoT, mais rappeler leur importance doit garantir une meilleure cohérence des politiques de l'habitat à l'échelle de chaque EPCI, mais également entre les EPCI, surtout lorsqu'il s'agit de faciliter l'accès au logement des publics particulièrement fragilisés : jeunes, actifs saisonniers, personnes âgées, handicapées, personnes en situation d'exclusion, gens du voyage, etc...

Objectifs

Produire des logements adaptés ou adaptables aux besoins spécifiques, favoriser la création de petites unités intergénérationnelles

Maintenir dans leur commune de résidence initiale les personnes âgées en perte d'autonomie, des jeunes, les personnes handicapées ou en difficulté passagère...

- Implanter ces logements dans les centralités urbaines, à proximité des équipements et des services
- Prendre en compte les objectifs du PDALPD, du PDHI et du schéma d'autonomie fixés par les Conseils généraux 64 et 40
- Réaliser les structures d'accueil et les places d'hébergement d'urgence, réparties sur l'ensemble du territoire, en priorisant les centralités offrant un accès facile aux transports en commun, et équipements publics et services sociaux

Engager des programmes spécifiques en fonction des besoins de chaque EPCI

Personnes âgées

- Proposer des typologies de logements adaptés aux parcours résidentiels des ménages vieillissants et renforcer les solidarités générationnelles
- Favoriser, dans le cadre des schémas départementaux, le maintien à domicile des personnes âgées et dépendantes dans le cadre d'une coordination avec une offre en structures d'accueil
- Permettre une augmentation du nombre de lits en structures médicalisées, ainsi qu'une offre de logements autonomes adaptés au handicap, en priorisant cette offre dans les centralités disposant de services et de structures dédiées
- Adapter les logements qui le nécessitent au maintien à domicile des personnes handicapées et/ou âgées

Jeunes ménages, travailleurs saisonniers, personnes en situation d'exclusion

- Les territoires devront disposer d'une connaissance fine sur les besoins des saisonniers ainsi que de l'offre actuellement proposée pour développer les actions répondant aux enjeux qu'ils auront alors identifiés
- Améliorer et développer l'offre de logements étudiants pour accompagner le développement de l'enseignement supérieur
- Développer l'offre à destination des saisonniers du tourisme, pour que la qualité de vie de ces actifs contribue à la bonne santé économique du territoire

Gens du voyage

Les PLH et PLU devront se conformer aux prescriptions du schéma départemental d'accueil des gens du voyage. Ils devront également :

- Évaluer les besoins de la population en cours de sédentarisation sur le territoire (EPCI), et prévoir la production de logements adaptés à cette population (terrains familiaux, habitats adaptés, logements sociaux de droit commun)

OPAH : Programmes d'Amélioration de l'Habitat

PNRQAD : Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés

PDALPD : Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées

PDAHI : Plan Départemental Accueil Hébergement Insertion

A.3.3. Promouvoir un habitat de qualité, économe en ressources

Orientations

La rénovation, ou la réhabilitation, du parc de logements existant est un axe d'intervention décisif, qui répond à la fois à l'intérêt immédiat des ménages et à l'intérêt général, en agissant simultanément sur la réduction de la facture énergétique des ménages, l'amélioration du confort intérieur, la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

- **Améliorer le bâti existant, optimiser sa contribution à l'effort de production de logements**

Réhabiliter le parc existant insalubre ou potentiellement indigne. Pour cela évaluer le parc insalubre ou potentiellement indigne à l'échelle du SCoT

Promouvoir la rénovation du parc existant - public et privé - notamment l'amélioration des performances énergétiques du bâti et de la qualité d'habiter

Encourager la transformation des bâtiments inoccupés ou de formes d'habitat traditionnelles susceptible de créer de nouveaux logements dans le tissu urbain existant

- **Inciter la construction de logements économes en ressources, en énergie ou contribuant à la production d'énergies renouvelables**

Objectifs

- **Construire des logements économes et permettre la transformation à des fins d'habitat du bâti inoccupé ou sous-utilisé**
  - Recenser dans les documents d'urbanisme le patrimoine bâti pouvant permettre la création de nouveaux logements
  - Disposer d'une connaissance fine de l'état du parc de logements existant à l'échelle de chaque EPCI
  - Déterminer les conditions d'évolution du bâti traditionnel pour faciliter son adaptation aux enjeux contemporains, voire permettre les transformations à des fins d'habitat locatif public.

- **Prendre en compte ces enjeux de « logements économes en ressources », et définir les moyens permettant d'y répondre dans les PLH**

- **Préciser à l'échelle des EPCI les conditions d'une politique d'amélioration des performances énergétiques des logements**
  - Encourager les travaux d'amélioration des performances thermiques et énergétiques dans le bâti existant. Engager les actions ciblées, de réhabilitation du parc existant en veillant à la mise aux normes du bâti et une plus grande maîtrise des coûts énergétiques… Mettre en œuvre de programmes spécifiques (OPAH, PIG, PNRQAD, …).

- **Développer des formes d'habitat plus compactes et moins consommatrice de foncier, localisée dans les enveloppes urbaines existantes**

cf. Chapitre A.2.

- **Répondre aux besoins en matériaux de la filière du BTP**

Les sites d'extraction de matériaux dédiés à la filière du BTP sont nécessaires pour le développement du territoire. Aussi, les PLU/PLUi peuvent prévoir l'ouverture ou l'extension de carrières ; ces dernières étant soumises à autorisation.

Les ouvertures ou extensions de carrières doivent :

- limiter au maximum les nuisances pour les habitants des centralités urbaines situées à proximité des carrières (nuisances ditectes et indirectes liées aux transports des matériaux)
- respecter les prescriptions du SCoT en matière de préservation de la biodiversité du territoire, notamment les réservoirs de biodiversité
- respecter les prescriptions du SCoT en matière de qualité de l'eau

A.4. Assurer un développement économique équilibré, adossé aux ressources locales

L'ambition du SCoT est de faciliter la création d'emplois diversifiés dans tous les territoires, sur le littoral comme à l'intérieur. Il s'agit donc d'anticiper la maîtrise de fonciers à vocation économique pour concrétiser le rééquilibrage des fonctions économiques en accompagnement du développement démographique et résidentiel tel qu'envisagé par toutes les collectivités. Sachant que la plupart des emplois se développent dans le tissu urbain mixte, le SCoT entend conforter cette tendance qui correspond bien à l'esprit de l'aménagement durable et qualitatif des espaces urbains qu'il défend. Pour les activités économiques peu compatibles avec l'habitat, le SCoT promeut le développement de zones d'activités économiques (ZAE) dédiées. Il préconise donc, le développement d'un portefeuille de ZAE lisible, hiérarchisé et varié pour répondre à la diversité des besoins des entreprises.

Le SCoT promeut également une montée en gamme qualitative de cette offre foncière à vocation économique, en prescrivant le renouvellement et la requalification de l'offre existante et en inscrivant la programmation nouvelle dans un référentiel qualitatif des différents niveaux de rayonnement des zones.

Les activités économiques de demain (à horizon 2025) seront très liées à celles d'aujourd'hui, dynamisées et rééquilibrées entre elles par des gains d'accessibilité, des rapprochements et des mises en réseau. Aussi, le SCoT encourage-t-il :

- le renforcement ou la création de filières d'excellence qui valorisent des ressources du territoire ;
- l'accompagnement de toutes les activités productives, quelle que soit leur taille, artisanale ou industrielle ;
- la mise en synergie de tous les réseaux de transport pour optimiser l'accessibilité du territoire à toutes les échelles et ainsi améliorer la qualité de vie et l'environnement économique. Le niveau d'accessibilité des territoires joue un rôle fondamental dans la localisation des activités ;
- le renforcement de l'agriculture comme « contributeur » de la valeur ajoutée productive locale et « acteur » de la notoriété du territoire. Même si l'agriculture n'est pas abordée dans ce chapitre, les orientations et objectifs du chapitre B.1. concourent à cette disposition.

A.4.1. Poser les bases du projet économique du territoire

Orientations générales

Promouvoir un développement économique diversifié, adossé aux ressources et potentiels locaux

Faciliter la diversification économique en misant sur les filières d'excellence : agro-alimentaire, aéronautique, éco-construction, glisse, industries numériques, santé, tourisme

Préserver les conditions de viabilité de l'économie agricole, afin de confirmer l'agriculture comme pilier du développement économique du territoire

Cf. chapitre B.1.

Favoriser le développement économique dans le tissu urbain existant, pour accroitre la diversité des fonctions et limiter l'étalement urbain

Pour le SCoT les centralités urbaines sont les espaces prioritaires d'accueil des activités économiques. L'objectif est de renforcer la diversité des fonctions du tissu urbain, de favoriser ainsi l'intensité urbaine (habitat, emplois, services), de limiter les distances de déplacements et de maîtriser l'artificialisation des sols

Les documents d'urbanisme devront faciliter l'implantation d'activités économiques dans les zones déjà urbanisées ou à urbaniser (notamment l'occupation des rez-de-chaussée), sous réserve que ces activités soient compatibles avec le développement résidentiel. Dans cet esprit - notamment dans le cœur d'agglomération - certaines ZAE ont toute leur place en situation intra-urbaine

Dédier les zones d'activités économiques aux activités non compatibles avec l'habitat

Accueillir prioritairement dans les ZAE les entreprises dont les activités ne sont pas compatibles avec l'habitat, en particulier les activités productives dont le développement est soutenu par le territoire. Ces zones peuvent également accueillir les activités de service facilitant le quotidien des entreprises et de leurs salariés (poste, restauration, éventuellement crèche, etc.)

Exclure l'implantation de certaines activités au sein des zones d'activités, notamment :

- Les commerces de détails de plus de 500 m² de surfaces de vente. Les commerces d'une taille inférieure sont donc tolérés pour satisfaire aux besoins quotidiens des salariés de la zone, à l'exception de certaines zones d'activités du pôle urbain (voir liste dans le volet commercial du DOO) le commerce n'est pas souhaité
- Les services sans relations avec les besoins des entreprises ou de leurs salariés, en particulier les services publics justifiant d'être implantés dans le tissu urbain mixte, bénéficiant le cas échéant d'une desserte en transport collectif

Promouvoir un référentiel de zones pour répondre à la diversité des besoins, permettre une meilleure lisibilité de l'offre et renforcer la qualité des zones d'activités économiques

Développer une offre hiérarchisée d'intérêt supra-SCoT, d'intérêt SCoT et d'intérêt local

Accompagner l'émergence d'un espace de dialogue permettant une stratégie de développement économique

Toutes les collectivités n'ont ni le même historique ni la même capacité à développer ou à requalifier quantitativement et qualitativement une offre à vocation économique en ZAE. Aussi, afin d'éviter une trop grande dispersion de l'offre et une concurrence entre les territoires, au sein du **SCoT, celui-ci préconise l'instauration d'espaces de dialogue entre les territoires voire de gouvernance pour aider à la concrétisation des projets**

A.4.1.a. Promouvoir un développement diversifié, confortant les filières d'excellence du territoire

Le SCoT n'a pas vocation à définir la politique économique du territoire, il a vocation à l'accompagner et à faciliter sa mise en œuvre. A défaut d'un projet économique lisible, partagé et articulé, le SCoT voit dans les stratégies de filières des éléments à valoriser pour favoriser les interactions entre les ressources locales, la recherche et l'innovation, et les entreprises qui développent des emplois productifs. Les interactions entre filières sont également à rechercher pour permettre les évolutions, les fertilisations croisées voire le repositionnement des activités dans un contexte d'incertitudes.

Les filières d'excellence identifiées sur le territoire sont les suivantes :

- L'agro-alimentaire
- L'aéronautique
- La sidérurgie
- L'éco-construction
- La glisse
- Les industries numériques
- La santé et le thermalisme
- Le tourisme
- L'économie sociale et solidaire
- Les espaces économiques liés aux grandes infrastructures de transports (port, aéroport, centre de fret), bien que hors filière d'excellence, nécessitent des stratégies foncières, d'aménagement et de développement spécifiques

Ces filières d'excellence ne doivent pas masquer le rôle majeur d'activités industrielles ou artisanales traditionnelles, nécessaire au territoires et qui doivent pouvoir trouver leur place dans les zones d'activités économiques généralistes : entreprises du BTP, artisanat d'art, entreprises de services aux entreprises, filières novatrices…

Orientations

Consolider l'économie productive et soutenir les filières d'excellence économique

Le SCoT affirme la nécessité de maintenir l'équilibre entre économie productive et économie résidentielle, leurs complémentarités constituant un atout notable. L'action publique doit en priorité orienter ses efforts vers l'économie productive pour consolider sa compétitivité et sa présence sur le territoire, l'économie résidentielle se développant sans accompagnement.

Le soutien des filières d'excellence économique (aéronautique et agroalimentaire) **et en émergence** (glisse, TIC, éco-BTP) est à poursuivre en favorisant les coopérations interentreprises et l'innovation

Ainsi, il invite les acteurs institutionnels et économiques à préciser, à la bonne échelle, des stratégies de développement économique respectueuses des spécificités et orientée vers la valorisation des ressources locales qu'elles soient naturelles, humaines ou entrepreneuriales

Soutenir l'innovation, en lien notamment avec l'enseignement supérieur et la recherche

Développer les grands équipements et services structurants, nécessaires au confortement et à l'attractivité des filières d'excellence

Le territoire occupe une situation géostratégique (transfrontalière, arc atlantique, carrefour de réseaux européens) et affiche un dynamisme démographique et économique puissant lui permettant de se distinguer des agglomérations de taille équivalente. **Ce contexte est favorable à l'émergence d'une stratégie métropolitaine, en partie adossée aux équipements et services favorables à un positionnement ambitieux économiquement.** Ainsi, les équipements et services nécessaires à la construction d'une ambition métropolitaine sont au moins les suivants : grands équipements aéroportuaires et portuaires, campus d'enseignement et de recherche, réseaux très haut débit, grands équipements culturels…

Créer les conditions permettant aux communes touristiques de conforter leur attractivité, sans dégrader les conditions de vie des populations locales

Objectifs

Consolider l'économie productive et soutenir les filières d'excellence économique

Conforter tout équipement participant au maintien et à l'essor de l'économie de production.

Préserver les infrastructures portuaires dans une logique industrielle et logistique en réservant l'équipement portuaire aux entreprises qui ont besoin d'un accès direct aux quais. La présence du port, ouverture vers la mer, est en effet une chance pour le territoire notamment dans une perspective de développement des transports alternatifs à l'avenir. Ainsi le port a toute sa place comme infrastructure économique au service de son hinterland. Cependant, le port a la particularité d'être situé dans un environnement urbain dense existant. Aussi, l'autorité portuaire doit-elle engager des efforts d'intégration, tandis que le développement urbain doit prendre en compte le port en s'adaptant aux orientations économiques définies

Mettre à disposition des sites adaptés et dédiés aux besoins des filières d'excellence

Renforcer l'accessibilité du territoire pour soutenir la compétitivité

L'ouverture aux échanges extérieurs, européens et nationaux, doit être recherchée en renforçant l'accessibilité du territoire par le biais des infrastructures autoroutières, ferroviaires et aéroportuaires ainsi que le déploiement de réseaux de communication immatériels (réseaux très hauts débits). Les offres résidentielle, culturelle, commerciale… sont des éléments participant au rayonnement que le territoire doit élever au meilleur niveau pour créer/attirer des emplois supérieurs

Diversifier l'offre touristique, dans le temps et dans l'espace

Le tourisme balnéaire a fait de la côte basco-landaise une destination de renommée internationale. Pan économique essentiel pour le territoire, le tourisme s'appuie sur des atouts naturels, fragilisés par de fortes pressions, qu'il faut protéger. La diversification de l'offre touristique et son étalement calendaire peuvent y contribuer. Le territoire doit accompagner les nouvelles formes de tourisme émergentes, notamment au niveau du cluster tourisme, pour proposer une offre touristique globale avec des retombées profitant à l'ensemble des territoires (tourisme urbain et culturel, écotourisme, tourisme de pays, etc.)

A.4.1.b. Anticiper en continu le développement de l'offre foncière économique

Le SCoT vise à constituer une offre foncière suffisante pour accueillir en ZAE les activités productives dont le maintien dans le tissu urbain est difficile.

Le SCoT promeut un meilleur équilibre territorial de l'activité économique (des entreprises et emplois) afin de favoriser le développement de l'ensemble du territoire et réduire les migrations domicile – travail vers le cœur d'agglomération en ciblant son action sur le levier du foncier. Le SCoT préconise que chaque territoire se dote d'une offre foncière suffisante pour répondre de manière autonome à ses besoins économiques tout en engageant un rééquilibrage des capacités d'accueil des entreprises en faveur des territoires les moins équipés.

Orientations

- **Les ZAE sont les sites préférentiels d'accueil des activités nécessitant des emprises foncières conséquentes, voire génératrices de risques et/ou de nuisances (bruits, odeurs, pollutions, flux de véhicules…)**
- **Optimiser les ZAE existantes et envisager la requalification et le renouvellement des zones existantes en première intention**
- **Produire et aménager du foncier à vocation économique sur tous les territoires**
- **Encourager l'anticipation et la maîtrise foncière à vocation économique sur tous les territoires**

Objectifs

- **Optimiser les ZAE existantes, rationnaliser l'artificialisation à vocation économique**

Dans le respect des principes définis en matière de recentrage du développement urbain et de limitation de la consommation foncière, le SCoT préconise l'optimisation des zones existantes, pour certaines sous occupées et en baisse d'attractivité. Ces sites existants, lorsqu'ils ont des disponibilités foncières ou des possibilités de densification, doivent accueillir en priorité les entreprises en quête d'une implantation en zones d'activités.

Inciter, dans les documents d'urbanisme et les politiques publiques, le réinvestissement des zones existantes en dégageant de nouvelles potentialités d'accueil (réorganisation du parcellaire, densité verticale…) et en travaillant à la redynamisation des zones existantes. Dès à présent, certaines collectivités, notamment en cœur d'agglomération, portent des projets de renouvellement urbain de zones d'activités présentes dans le tissu urbain. Dans ces situations, une attention particulière doit être portée sur l'insertion urbaine, environnementale et paysagère de ces sites, dans un souci de gestion des voisinages entre espaces économiques et espaces urbains mixtes

- **Produire une nouvelle offre économique cohérente et lisible pour les acteurs économiques**

Le SCoT défend une stratégie de développement pour éviter, à l'avenir, une pénurie en zones d'activités économiques correctement aménagées, dont les activités de production sont les premières victimes

Afin de préserver les fonctionnalités des ZAE existantes, étendues ou nouvelles, l'habitat ne peut être développé au sein des ZAE

Se doter – dans les documents d'urbanisme et via les politiques publiques communautaires – d'un potentiel foncier suffisant pour organiser la localisation des activités et rééquilibrer l'offre foncière entre les terri-

toires. Pour ces raisons, le SCoT affirme son intention de renforcer légèrement le rythme de développement de l'offre foncière de la période passée, de l'ordre de 17 ha par an. Si la question du rééquilibrage est essentielle, elle ne doit cependant pas limiter la contribution des collectivités déjà bien dotées en ZAE, mais ayant mené depuis longtemps une politique ambitieuse et volontariste en la matière. La situation de pénurie doit au contraire inviter tous les acteurs à poursuivre ou engager cet effort d'anticipation et de production. Ainsi, le cœur d'agglomération doit continuer à participer activement à l'effort de production d'une offre foncière en cohérence avec les stratégies supra-territoriales et locales

Préférer l'extension des zones existantes participant ainsi à l'optimisation des réseaux et équipements déjà existants

En extension ou en création, l'implantation des ZAE sera choisie pour faciliter l'accès aux services existants dans le tissu urbain, optimiser la consommation foncière et limiter la longueur des déplacements. Ainsi, ces implantations chercheront à se situer non loin des villes et petites villes du territoire

Les règlements des PLU et PLUi ne pourront inclure de dispositions défavorables à la rationalisation du foncier dans les ZAE

Engager une politique foncière anticipatrice sur le long terme

Afin d'être en mesure de répondre aux besoins économiques à long terme, le SCoT identifie le besoin d'une stratégie foncière à long terme pour les espaces susceptibles d'accueillir de l'activité économique, espaces pour lesquels les projets de développement économique devront être précisés.

Pour mener à bien ces politiques, les collectivités seront fondées à mobiliser tous les outils à leur disposition : préemption, ZAD, expropriation

Afin de prendre en compte d'éventuelles concurrences entre le développements des ZAE et les espaces agricoles, la mise en oeuvre des projets de ZAE s'attachera à définir des actions en la matière, actions précisées dans le cadre de partenariats avec la profession agricole et son acteur foncier, la SAFER

En conclusion, décliner les objectifs quantitatifs suivants

C'est ainsi que la Communauté d'agglomération Côte basque Adour pourra orienter vers l'économie de production de l'ordre de 85 ha de foncier ; la Communauté de communes du Seignanx, une centaine d'hectares ; la Communauté de communes Nive Adour, une soixantaine d'hectares ; la Communauté de communes d'Errobi, une soixantaine d'hectares ; les Communautés de communes des Pays de Bidache et d'Hasparren, une trentaine d'hectares chacune.

Objectifs quantitatifs

	Nouvelle artificialisation à vocation économique (1)	"Potentiel" en renouvellement urbain (2)
Côte basque Adour	4,5	+++
Pays du Seignanx	4,0	++
Errobi	3,0	
Nive Adour	2,5	++
Pays de Bidache	1,5	
Pays d'Hasparren	1,5	
Total SCoT	**17,0**	

(1) Moyenne annuelle
(2) En l'absence de données fiables, le renouvellement urbain n'a pu être quantifié. Il relève ici d'une simple estimation

A.4.1.c. Produire un référentiel de sites économiques lisible

Orientations

Partager un référentiel des sites économiques

Le SCoT détermine, avec l'ensemble des acteurs économiques et fonciers, un référentiel de zones assurant la mise en œuvre de cet objectif de structuration des espaces économiques. A l'interface entre le développement économique et l'aménagement du territoire, le référentiel constitue un guide pour appréhender, concevoir et gérer les espaces à vocation économique

Les zones « d'intérêt supra-SCoT » sont les supports de développement des filières d'excellence du territoire. « Vitrines économiques », elles sont adossées à des stratégies de valorisation de filières, et ont vocation à accueillir spécifiquement les entreprises aux activités en rapport direct ou indirect avec la filière concernée

Les zones « d'intérêt SCoT » sont les principaux sites d'accueil d'entreprises en quête d'implantation en zones d'activités. Leurs niveaux d'équipements et de services doivent leur permettre de rayonner sur un large bassin d'emplois et ainsi de répondre aux besoins d'accueil d'entreprises d'un sous bassin de vie (apparenté au territoire intercommunal)

Les zones « d'intérêt local » ont un rayon d'action local se limitant à la commune ou aux communes directement voisines. Elles accueillent uniquement des entreprises de « petite taille » (en termes d'emprise foncière et d'effectifs salariés), dans une logique de desserrement urbain d'un quartier, d'un bourg…

Constituer un portefeuille de zones d'intérêts SCoT et supra-SCoT

La liste ci-après permet d'illustrer la logique du référentiel de zones économiques. Le SCoT n'établit pas la liste exhaustive des zones d'activités économiques existantes ou en projet. De même, au niveau ZAE supra-SCoT, les filières indiquées ne sont pas exclusives des types d'activités économiques pouvant être accueillies dans ces zones

Zones d'activités économiques d'intérêt Supra-SCoT
ZAE existantes
- Secteur Jean Bertin – filière aéronautique (Tarnos)
- Technocité – filière aéronautique (Bayonne)
- Technopôle Izarbel – filière industries numériques (Bidart)
- BAÏA Park – filière glisse (Anglet)
- Zone portuaire et industrialo-portuaire – grandes infrastructures (Anglet-Bayonne-Boucau-Tarnos)
- Centre Européen de Fret – grandes infrastructures (Mouguerre)

ZAE en projet
Renouvellement économique :
- Zone portuaire et industrialo-portuaire – grandes infrastructures (secteur de Boucau)

Extension de zones d'activités économiques :
- Extension Hauts de Bidouze – filière agroalimentaire (Came)
- Extension Technopôle Izarbel – filières industries numériques (Bidart)

Création de zones d'activités économiques :
- Landes de Juzan – filière éco-construction (Anglet)
- Secteur Errobi – filière(s) à préciser (localisation à préciser)
- Parc d'activités du Seignanx, secteur Saint-Martin-de-Seignanx – filière(s) à préciser (Saint-Martin-de-Seignanx)

Zones d'activités économiques d'intérêt SCoT (1)
ZAE en projet
Renouvellement économique :
- ZAE des bords d'Adour et site des salines (Mouguerre)

Extension de zones d'activités économiques :
- Parc d'activités du Seignanx, pôle de Tarnos / extension ZAE Ambroise (Tarnos)
- Extension ZAE Labranère (Ondres)
- Extension Zone d'activités Saint-Etienne (Bayonne)
- Extension Parc d'activités de Lahonce (Lahonce)
- Extension d'Errobi Alzuyeta (Itxassou)
- Extension Secteur RD21 – Pignadas et Mendiko borda (Hasparren-Briscous)
- Extension secteur RD10 / Mugan-Negutea (Hasparren-Ayherre)
- ZAE Melville Lynch / extension Maignon (Anglet)

Création(2) :
- Pelen Borda (Larressore)
- ZAE Ustaritz (Ustaritz)
- Chouménia (Cambo-Itxassou)
- Parc d'activités Avenue du 14 avril (Bayonne)
- ZAE Moran Thum (Biarotte)

(1) *Les nombreuses ZAE existantes ne sont pas listées ici. Une grande partie de ces zones économiques font l'objet de projet d'extension comme développé ci-après.*

(2) *Ces créations présentent des stades d'avancement très différents, orientant une partie des ces opportunités sur du temps long.*

Objectifs

- **Organiser une offre adaptée aux exigences économiques et territoriales**

structurer l'offre et sa gestion en fonction du référentiel de zones et préciser dans les documents d'urbanisme la vocation et le rayonnement des zones

- **Adosser l'armature économique à l'armature urbaine**

Le SCoT défend une organisation des sites économiques calquée sur l'armature urbaine, répondant aux politiques de développement et d'aménagement du territoire définies préalablement et permettant aux entreprises et aux salariés de pouvoir bénéficier de services urbains

Privilégier les futurs développements de zones « supra-SCoT » dans les centralités structurantes du territoire ou dans des secteurs stratégiques au regard de la filière de référence de la zone, et des synergies recherchées avec les territoires voisins (dans le SCoT ou hors le SCoT). A la fois vitrines et piliers du dynamisme économique, les zones « supra-SCoT » doivent bénéficier d'équipements et de services « haut de gamme » répondant aux logiques d'implantation de grandes entreprises, donneurs d'ordre, sous-traitants, et facilitant les effets de synergie avec les structures de formation et de recherches du territoire

- **Les zones d'intérêt « supra-SCoT » seront localisées dans le cœur d'agglomération et sur quelques sites à l'intérieur du territoire,** offrant un environnement économique et urbain propice à l'accueil et au développement des entreprises ciblées et répondant aux besoins des salariés en termes de transport collectif…

Privilégier le développement de zones « d'intérêt SCoT » au niveau du cœur d'agglomération et des petites villes afin que les espaces de vie de l'intérieur disposent d'une offre d'implantation leur permettant d'assurer les besoins économiques de leurs espaces de vie

- **Les zones d'intérêt SCoT se localisent donc en cœur d'agglomération et dans les petites villes de l'intérieur ou à proximité afin de disposer d'un haut niveau de services et d'équipements** (offre de logements, de commerces, de services…)
- **Les zones d'intérêt local peuvent se localiser à tout niveau de l'armature urbaine**

A.4.1.d. Renforcer la qualité des zones d'activités économiques

Les documents d'urbanisme et les politiques publiques prendront les dispositions permettant aux espaces d'activités existants d'évoluer dans les quinze prochaines années vers les objectifs précisés ci-dessous en fonction de leur niveau de positionnement dans le référentiel. Les projets de création ou d'extension de zone doivent répondre aux exigences suivantes du SCoT.

Orientations

- **Proposer aux entreprises, grâce au référentiel de zones, une offre de ZAE de qualité**

- **Assurer l'insertion environnementale, paysagère et urbaine des zones économiques**

Objectifs

- **Élever la qualité environnementale et paysagère des zones : aménager des zones d'activités durables et respectueuses de l'environnement dans lequel elles s'insèrent**

Le SCoT ambitionne d'élever la qualité environnementale et paysagère des espaces économiques existants et en projet pour s'adapter aux exigences territoriales et économiques.

Limiter et rationnaliser l'artificialisation des sols et viser l'amélioration des performances énergétiques, à l'échelle de la zone comme pour les entreprises. Les documents d'urbanisme, les plans d'aménagement de zone et le règlement de zone doivent fixer des normes concourant à des économies de foncier et d'énergie

Développer les activités fortement pourvoyeuse d'emplois, ou d'usagers, dans les secteurs desservis ou à desservir par les transports collectifs ou toute autre forme d'incitation à la mobilité durable

Organiser la cohabitation entre des activités de natures différentes

Gérer les limites et périphéries immédiates des ZAE, par exemple par l'aménagement d'espaces de transition (espaces tampon…), afin de limiter les conflits de voisinages

Coupler le référentiel de zones avec un référentiel qualitatif de zones

Ces conditions sont cumulatives pour chaque niveau du référentiel

Les conditions de développement et d'aménagement transversales aux espaces « d'intérêt supra-SCoT » et « d'intérêt SCoT »

- Recherche d'une desserte en transport collectif et/ou de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transport à la demande, parking de covoiturage, plan de déplacement de zone…). Les zones d'activités les plus pourvoyeuses d'emplois (ou susceptibles de l'être pour les projets) sont particulièrement visées par cette recommandation
- Aménagement d'infrastructures de déplacements pour les modes doux (marche, vélo) au sein de la zone permettant de relier les entreprises aux arrêts de transport collectif, parking de covoiturage, aux habitations voisines…
- Mise en place d'une politique d'animation de zone et d'une offre de services mutualisés au profit des entreprises (gardiennage, entretien, services postaux, salles de réunion…) et salariés (restauration, crèches…)
- Mise en œuvre de principes de qualité environnementale et paysagère et réduction de la consommation foncière
- Mise en place d'un règlement de zone pouvant être traduit dans une charte environnementale

Les conditions de développement spécifiques aux espaces économiques d'intérêt « supra-SCoT »

- Les zones « supra-SCoT » sont localisées dans le cœur d'agglomération et les sites stratégiques du territoire
- Le maintien ou le renforcement de l'accessibilité multimodale des sites suivant les besoins de mobilité spécifiques des entreprises présentes ou recherchées (accessibilité routière, autoroutière, ferroviaire, aéroportuaire, en transport collectif…)
- La connexion au très haut débit, sous condition des possibilités techniques et de l'estimation des besoins des entreprises de la zone
- La cas échéant, la définition d'un projet de renouvellement et de requalification urbaine censé renforcer l'attractivité de la zone et accueillir de nouvelles activités. A titre d'exemple, la zone industrialo-portuaire, la zone industrielle de Tarnos ou encore le CEF présentent un cadre peu valorisé et des potentiels fonciers ou immobiliers de densification
- Le maintien de la vocation économique sectorielle des zones « d'intérêt supra-SCoT » passe par la mise en place d'un dispositif de sélection des entreprises candidates à une implantation

Les conditions de développement spécifiques aux espaces économiques « d'intérêt SCoT »

- Les zones d'intérêt SCoT se localisent donc en cœur d'agglomération et petites villes ou à proximité, dans une optimisation des synergies entre opportunités et offre urbaine
- La connexion au très haut débit est nécessaire sous condition de possibilités techniques et d'un besoin attendu par les entreprises de la zone
- L'organisation d'une desserte performante des zones principalement par un accès direct depuis le réseau routier existant
- Tout en gardant un caractère généraliste, le plan d'aménagement de zone doit rechercher une répartition raisonnée des activités afin de limiter les conflits d'usage et dysfonctionnements au sein de la zone

Les conditions de développement spécifiques aux espaces économiques « d'intérêt local »

- Les zones « d'intérêt local » sont présentes à tout niveau d'armature urbaine
- Leur superficie est plafonnée en surface et en nombre d'emplois ou d'entreprises. Un plafonnement autour de 3-4 hectares pour la durée du SCoT d'extension ou de création de zones « d'intérêt local » est proposé afin de limiter le pouvoir d'attraction de celles-ci à la commune d'implantation et ses communes directement voisines
- Elles présentent une bonne accessibilité routière
- L'aménagement de ces zones met en œuvre les principes de qualité environnementale et paysagère et réduction de la consommation foncière

A.4.1. Conforter l'accessibilité du territoire

Orientations

- **Hiérarchiser les réseaux de voiries pour maintenir et améliorer la performance du transit**
- **Améliorer l'accessibilité du territoire aux autres métropoles et agglomérations françaises et européennes**
- **Engager des réflexions en matière de la mobilité en période estival**

Objectifs

- **Conforter l'accessibilité du territoire en préservant les grandes infrastructures, routières, ferroviaires, aéroportuaires et portuaires permettant cette accessibilité**
- **Renforcer l'accessibilité des marchandises et des voyageurs à ces grandes infrastructures de transports du territoire**

L'amélioration de l'accessibilité de ces infrastructures passe notamment :

- par le maintien, voire le développement, de l'interconnexion via le rail des installations portuaires ;
- par une offre de transports collectifs très performante à performante pour les gares et pour l'aéroport.

- **Développer la synergie entre les offres de transports dédiées aux voyageurs et entre les offres dédiées aux marchandises**

Développer les synergies entre l'aéroport, les gares et les principales destinations économiques et touristiques du territoire

- **Hiérarchiser les réseaux de voirie pour conserver sa performance pour le transit international et local**

Élaborer avec les gestionnaires de voiries un travail conjoint de mise en lisibilité de leur réseau.

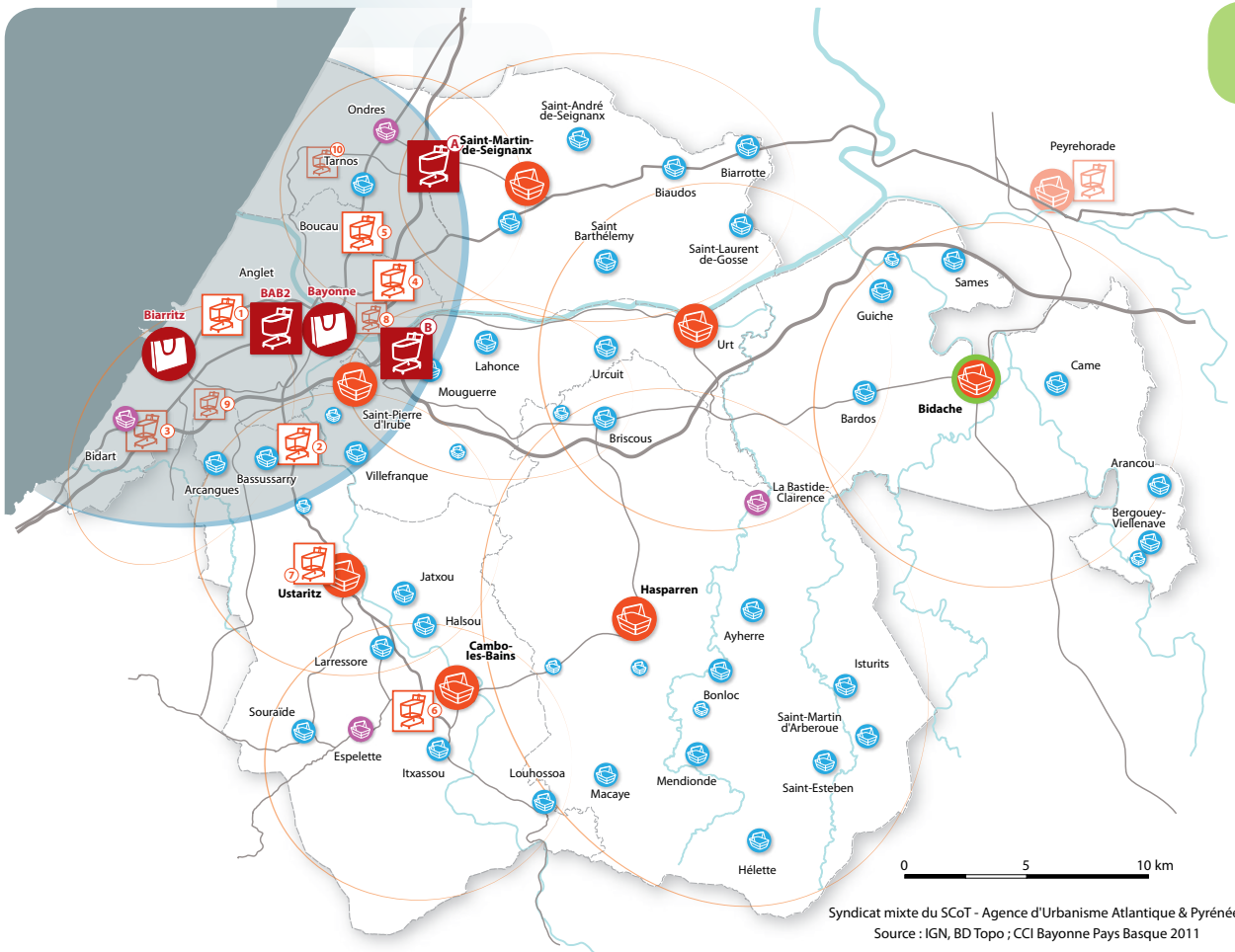
Le schéma ci-après propose une première ébauche du réseau primaire assurant l'essentiel du transit poids lourds du territoire. Un certain nombre de lieux appellent la vigilence, lorsque ce réseau traverse des centralités urbaines (Ondres, Anglet, Bidart, Ustaritz) : conflits d'usages, nuisances. La hiérarchisation du réseau de voirie doit être l'occasion de rechercher des solutions pour supprimer ou limiter les nuisances liées aux trafics de transit pour les populations riveraines ; ainsi des études de contournement sont en cours pour certains centres villes. Des solutions efficientes doivent également être recherchées pour les infrastructures qui assument des fonctions de transit et d'accueil de transports collectifs en site propre, sans toutefois nuire à l'efficience du transport collectif (dévoiement du transit, aménagements adaptés, etc.).

Sur la base d'une hiérarchisation du réseau, qui reste à finaliser avec les collectivités compétentes, les PLU/PLUi s'engageront dans le respect des vocations affectées aux voies et notamment préserveront les vocations de transit entérinées (limitation du développement urbain, regroupement des accès sur ces voies, etc.)

Réseau primaire assurant l'essentiel des transits poids lourds internationaux et locaux

- **Améliorer les conditions d'accès et de traversée du cœur d'agglomération**

Assurer la connexion des espaces de vie de l'intérieur sur le réseau autoroutier



Syndicat mixte du SCoT - Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées
Source : IGN, BD Topo ; CCI Bayonne Pays Basque 2011

Le rayonnement supra-SCoT
Implantations prévues dans le coeur d'agglomération

- Centres villes marchands emblématiques à conforter
- Pôle commercial de rayonnement supra-SCoT (ZACOM)

Le rayonnement intercommunal
Implantations prévues en réponse aux besoins des secteurs identifiés

- Centres villes marchands à conforter
- Pôles commerciaux de rayonnement intercommunal (ZACOM)
  - **1 = Anglet -Boulevard BAB**
  - **2 = Bassussarry - Makila Golf R932**
  - **3 = Bidart - RD810**
  - **4 = Bayonne nord - RD 817**
  - **5 = Boucau - Tarnos - RD810**
  - **6 = Itxassou - Cambo Sud Errobi**
  - **7 = Ustaritz - Capito Harri**
- Enjeux de confortement de l'offre commerciale de rayonnement intercommunal
- Aire d'attractivité indicative

Le rayonnement interquartier
Implantations prévues en réponse aux besoins des secteurs identifiés

- Pôles commerciaux de rayonnement interquartier (ZACOM)
  - **8 = Grand Basque, Bayonne**
  - **9 = Iraty, Biarritz**
  - **10 = Lahoun, Tarnos**

La proximité
Implantations prévues en réponse aux besoins quotidiens localisées dans le tissu urbain

- Coeurs de bourgs à conforter - La localisation proposée ici n'est pas limitative ; elle peut être complétée par la création de nouveaux quartiers structurés
  [Centres bourgs, Centres de bourgs anciens, Centres de quartiers structurés]
- Coeurs de bourgs à enjeux touristiques à conforter afin de préserver l'offre de proximité
  [Ondres ; La-Bastide-Clairence ; Espelette ; Bidart]
- Dans le coeur d'agglomération, des centralités commerciales sont identifiées
  (cf. DOO- carte "localisation préférentielle du commerce dans le coeur d'agglomération")

Toutes les ZACOM font l'objet d'une délimitation dans le DAC.

A.5. Conforter le commerce dans la ville, au service de la proximité

La fonction commerciale, créatrice de lieux de vie et garante de l'animation des centres villes et des centres bourgs est réglementée en raison de ses impacts sur l'aménagement durable du territoire et de la contribution qu'elle doit apporter au développement durable. Le SCoT affirme donc l'importance de considérer le commerce comme une fonction urbaine à part entière, moteur de développement économique et créateur d'emplois.

Le Syndicat intégrera le volet commercial et le DAC lors de l'évaluation générale du SCoT à mi-parcours.

Afin de conforter la fonction urbaine du commerce, le SCoT privilégie le développement du commerce dans les centres villes et les centres bourgs, pour placer l'offre au plus près des habitants, limiter les distances à parcourir pour les achats quotidiens et hebdomadaires et favoriser les synergies entre les autres fonctions urbaines.

Par ailleurs, le SCoT prend acte du « grand commerce » localisé dans des zones commerciales dédiées, dénommés zones d'aménagement commercial (ZACOM) dans le présent document, zones largement conçues autour du recours à la voiture. Afin d'améliorer l'intégration urbaine et environnementale de ces ZACOM, qui présentent d'importants impacts (paysage, consommation foncière, flux automobiles et donc émissions de gaz à effet de serre, etc.), le SCoT fixe des orientations et des objectifs spécifiques déclinés dans le DAC.

En précisant les conditions préférentielles d'implantation ou d'extension du commerce, le SCoT permet aux collectivités de mieux les encadrer. Il fixe également un niveau d'exigence minimum à l'attention des opérateurs, que chaque collectivité pourra préciser ou compléter dans ses documents cadres.

A.5.1. Préciser les localisations préférentielles des commerces

Orientations générales

Conforter l'armature urbaine en lui associant l'armature commerciale au bénéfice de l'animation des centres villes et centres bourgs

Cette orientation fonde le volet commercial du SCoT et son Document d'aménagement commercial (DAC)

Localiser les implantations commerciales dans les principales centralités de l'armature urbaine

- Conforter les centres villes de Bayonne et de Biarritz, rayonnant à l'échelle de l'ensemble du territoire
- Conforter et développer le dynamisme des petites villes de l'intérieur, pour garantir l'autonomie des espaces de vie du quotidien et assurer les besoins quotidiens et hebdomadaires des populations en alimentaire et non-alimentaire courant
- Assurer la dynamique de chacune des centralités du territoire pour répondre aux besoins quotidiens, au plus près des habitants
- Favoriser le développement de circuits de proximité et notamment ceux permettant de rapprocher les consommateurs des producteurs du territoire (marchés, vente directe, ...)

Inscrire le grand commerce au sein de Zones d'aménagement commercial

- Hors centralités urbaines, inscrire le développement commercial au sein des zones d'aménagement commercial (ZACOM), délimitées dans le document d'aménagement commercial (DAC)

Localiser dans le cœur d'agglomération les pôles commerciaux rayonnant sur l'ensemble du territoire du SCoT et au-delà

Le SCoT identifie, en centralité urbaine et en ZACOM, les grands pôles commerciaux présentant un rayonnement sur l'ensemble du territoire du SCoT et au-delà du périmètre du SCoT (supra-SCoT). Ces pôles étant appelés à concentrer les commerces et grandes surfaces spécialisés (cf. DAC)

Exiger des projets plus respectueux de leur environnement, naturel et urbain

- Favoriser les projets contribuant au renouvellement urbain et à l'intensification des fonctions dans les enveloppes urbaines existantes
- Améliorer la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale des implantations, extensions ou réhabilitations commerciales

__Le commerce de détail__ consiste à vendre des marchandises dans l'état où elles sont achetées (ou après transformations mineures) généralement à une clientèle de particuliers, quelles que soient les quantités vendues. En annexe, la liste des codes NAF se rapportant aux commerces de détail.

__Le commerce de gros__ consiste à acheter, entreposer et vendre des marchandises généralement à des détaillants, des utilisateurs professionnels (industriels ou commerciaux) ou des collectivités, voire à d'autres grossistes ou intermédiaires, et ce quelles que soient les quantités vendues.

__Le commerce spécialisé__ est orienté sur les achats occasionnels ou exceptionnels, par opposition aux achats quotidiens. Les achats occasionnels « légers » peuvent être assimilés aux « achats plaisir » réalisés lors de moments de shopping. Les achats occasionnels ou exceptionnels lourds ou encombrants s'effectuent le plus souvent en voiture.

__Un ensemble commercial__ réunit plusieurs magasins sur le même site, dans le même bâtiment ou des bâtiments distincts, et qui réunissent l'une des quatre conditions suivantes : réalisation dans une même opération d'aménagement, aménagements communs, gestion commune, structure juridique commune.

A.5.1.a. Fixer des objectifs quant à l'implantation des commerces de détail et les prestations de service a caractère artisanal

Orientations

Fixer des objectifs prioritairement pour l'implantation des commerces responsables d'une consommation foncière élevée et de flux de déplacement fréquents et nombreux

Fixer des objectifs pour l'implantation des commerces de détails

Les commerces de détail dont l'implantation est réglementée par le SCoT sont ceux relevant du système d'autorisation actuel en CDAC

Ne sont donc pas concernées par l'encadrement juridique de ce volet commercial et du DAC :

- Certains services, tels les pharmacies, les cafés, les restaurants…
- Les entreprises ayant une activité principale de production. Même si elles disposent d'une façade commerciale et/ou d'un showroom (ex : pisciniste, ébéniste…), l'accueil de clientèle et la vente « en rayonnage » sont limités
- Le commerce de gros (matériaux de construction, centrales d'achat…). Leur clientèle à majorité professionnelle est moins génératrice de déplacements. Ces activités ont toute leur place dans les Zones d'Activités Économiques
- Les concessionnaires automobiles. Bien que drainant une importante clientèle de particuliers, la fréquence d'achat reste rare, ce qui justifie de ne pas réglementer ces activités

Afin d'accompagner l'agriculture de proximité, le SCoT exclue les activités de vente ditecte du champ d'application de son volet commercial

La vente directe de productions agricoles par l'exploitant (type AMAP, vente à la ferme, marchés…), mode de commercialisation en circuit-court que le SCoT encourage

Le regroupement de producteurs locaux pour la commercialisation de leurs produits dans un local commercial mutualisé

A.5.1.b. Adosser l'armature commerciale à l'armature urbaine afin de limiter l'impact environnemental des mobilités liées au commerce, tout en répondant aux besoins des habitants et des populations de passage

Le SCoT fixe pour objectif de conforter les principales centralités du territoire, permettant en outre de limiter le recours systématique à la voiture sur de longues distances, tout en améliorant les services offerts à la population en tout pount dudit territoire. A cette fin, il vise à garantir un développement cohérent et équilibré du territoire et donc à assurer, pour chaque espace de vie du quotidien, les moyens de son dynamisme commercial en réponse aux besoins de ses habitants ou des populations de passage.

Orientations

L'armature commerciale fait écho à l'armature urbaine. Ainsi, les pôles commerciaux identifiés doivent, en centralités urbaines comme en ZACOM, permettre de conforter l'armature urbaine et ainsi contribuer à un aménagement plus durable du territoire. Dès lors, chaque pôle commercial peut se développer dans le respect de son rôle dans l'armature urbaine, comme précisé ci-après.

- **Accompagner le rayonnement du territoire à l'échelle du sud de l'Aquitaine**
- **Développer une armature commerciale équilibrée et hiérarchisée confortant chaque espace de vie du quotidien**
- **Développer, à l'échelle du SCoT, la concertation sur le thème du commerce et de ses évolutions**

__L'aire d'attractivité__ est l'indicateur retenu par le SCoT pour encadrer le dynamisme commercial sur son territoire.

Cette notion est fondée sur l'armature urbaine promue par le SCoT, qui vise notamment le rééquilibrage des fonctions urbaines dans les espaces de vie du quotidien et l'intensification des fonctions dans les principales centralités, villes et petites villes.

L'aire d'attractivité de tous les pôles commerciaux - qu'ils soient localisés en centralités urbaines ou en ZACOM - est donc désormais le fruit d'un projet concerté, à l'échelle du SCoT.

La géographie des aires d'attractivités a été établie en lien avec l'armature urbaine, afin notamment de permettre l'accessibilité aux pôles commerciaux via des mobilités douces ou des offres TC et de limiter les distances parcourues pour des motifs achats.

Le dimensionnement de l'aire d'attractivité offre une lecture démographique à valeur indicative, à adapter en fonction de la localisation des pôles commerciaux.

Aire d'attractivité	Localisation du pôle commercial	géographie de l'aire d'attractivité	Dimensionnement de l'aire d'attractivité
Proximité	Dans toutes les centralités urbaines	< 5' en voiture < 10' à vélo ou à l'échelle de la commune	7 500 habitants maximum
Inter-quartier	Dans les sites identifiés « inter-quartiers » (ZACOM)	< 5' en voiture < 10' en vélo offre TC	30 000 habitants maximum
Intercommunal du cœur d'agglomération	Au niveau des villes et petites villes du cœur d'agglomération (centralités urbaines ou ZACOM)	< 10' en voiture < 20' en vélo offre TC	80 000 habitants maximum
Intercommunal des espaces de vie de l'intérieur	Au niveau des petites villes des espaces de vie de l'intérieur (centralités urbaines ou ZACOM)	< 15' en voiture	30 000 habitants maximum
SCoT et supra-SCoT	Dans le cœur d'agglomération	> 30' en voiture offre TC	Supérieur à 100 000 habitants

Objectifs

- **La dynamique de chaque pôle commercial doit s'inscrire dans le respect de son rôle dans l'armature urbaine**

Cette armature entend répondre aux orientations stratégiques développées plus haut. L'enjeu porte donc sur le maintien à l'avenir des pôles commerciaux au rang qui est le leur dans l'armature. **L'aire d'attractivité permet d'appréhender ce rang**

Les objectifs suivants viennent préciser les liens entre armatures urbaine et commerciale

- **Ainsi, l'armature commerciale du SCoT est composée de 5 niveaux d'aires d'attractivité :**
  - proximité
  - inter-quartier
  - intercommunale des espaces de vie de l'intérieur
  - intercommunale du cœur d'agglomération
  - SCoT et supra-SCoT

- **Dans toutes les centralités urbaines, rendre possible le développement d'une dynamique commerciale de proximité**

Privilégier l'implantation des commerces de proximité répondant à des besoins quotidiens, en produits de consommation courante et services de première nécessité

L'aire d'attractivité commerciale des pôles commerciaux de proximité est principalement communale, elle peut s'étendre sur quelques communes immédiatement voisines

- **A l'échelle des quartiers du cœur d'agglomération répondre aux besoins hebdomadaires**

les pôles de rayonnement inter-quartier accueillent préférentiellement les commerces assurant les besoins hebdomadaires, alimentaires et non alimentaires, des populations de l'espace de vie qu'ils polarisent. Un pôle inter-quartier a une aire d'attractivité couvrant plusieurs quartiers d'une commune ou plusieurs communes limitrophes

- **Au niveau des petites villes des espaces de vie de l'intérieur et dans le coeur d'agglomération, assurer la présence d'une dynamique commerciale de rayonnement intercommunal**

Accueillir préférentiellement les commerces assurant les besoins hebdomadaires, alimentaires et non alimentaires, des populations de l'espace de vie qu'ils polarisent

Le SCoT ne fixe aucune limitation quant au nombre de commerces pouvant s'installer dans l'enveloppe d'une centralité urbaine afin de ne pas entraver la liberté d'établissement et de permettre le confortement de ces centres

L'aire d'attractivité des pôles commerciaux intercommunaux couvre plusieurs communes d'un espace de vie fréquenté régulièrement par les habitants

- **Dans le cœur d'agglomération, accueillir les pôles commerciaux de rayonnement SCoT et supra-SCoT**

Les pôles de rayonnement SCoT et supra-SCoT accueillent préférentiellement les commerces participant au rayonnement commercial supra-territorial (offre diversifiée et spécialisée, voire rare), aux fréquences d'achat occasionnelles et exceptionnelles

Ces pôles peuvent accueillir tout type de commerces, sans limitation de nombre ni de surface

Un pôle d'attractivité SCoT et supra-SCoT a une aire d'attractivité commerciale supra-territoriale, qui peut donc dépasser les limites du bassin de vie du SCoT

- **Les zones d'aménagement commercial (ZACOM) présentent des impacts en matière d'aménagement du territoire et des enjeux d'intégrations urbaine et environnementale. Elles sont intégrées dans le DAC**

- **Le Syndicat mixte du SCoT est l'instance de dialogue pour développer la concertation et organiser le partage de la connaissance sur les évolutions du commerce sur le territoire**

Recommandations

Pour les centralités à enjeux touristiques, il faut préserver les commerces de proximité et la diversité de l'offre commerciale. Le SCoT encourage les communes concernées à délimiter un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité à l'intérieur duquel les cessions de fonds de commerce et de baux commerciaux sont soumises au droit de préemption.

A.5.1.c. Développement du commerce dans les centralités urbaines et les zones d'aménagement commercial, localisations préférentielles des commerces

Le SCoT, ayant fixer les objectifs de localisation préférentielle du commerce, ne s'oppose pas mais règlemente, l'implantation de commerces en dehors de ces espaces, dans le respect de la liberté d'entreprendre et de la libre concurrence.

Orientations

- **Les centralités urbaines et les zones d'aménagement commercial sont les espaces préférentiels d'implantation des commerces de détail, pour répondre aux exigences d'aménagement du territoire et de développement durable**

Les centralités urbaines sont les lieux prioritaires de développement du commerce. Le SCoT entend favoriser le maintien ou le retour des commerces dans les centralité urbaines des villes et des villages, pour offrir une réponse aux nécessités d'achats quotidiens et hebdomadaires, limiter l'étalement urbain, réduire les besoins en déplacements et faciliter le recours aux déplacements doux, conforter l'attractivité des centralités voire les rendre de nouveau attractives

Pour les implantations nécessitant des emprises foncières importantes et pour lesquelles l'accessibilité automobile est souvent privilégiée par les consommateurs, le développement commercial hors centralités se fera au sein des zones d'aménagement commercial identifiées et délimitées dans le DAC

La centralité urbaine inclut tout secteur, notamment centre-ville, centre-bourg ou centre de quartier structuré, caractérisé par un bâti continu, dense – comparativement aux tissus urbains environnants – présentant une diversité de fonctions urbaines.

Par diversité de fonctions, s'entend en particulier, des logements, des emplois, des commerces, des équipements publics et collectifs..

Les Zones d'aménagement commercial sont des ensembles où la fonction commerciale est majoritaire.

- **Mener une veille active sur les impacts des développements commerciaux sur les tissus commerciaux existants.** L'objectif est de mesurer les effets des offres périphériques sur les fonctionnalités des centres-villes et centres-bourgs, afin de mieux anticiper à l'avenir les actions —à mettre en œuvre

Objectifs

- **Inscrire l'implantation ou l'extension des commerces dans les centralités urbaines et les zones d'aménagement commercial**

Dans les centralités urbaines, toutes les activités commerciales peuvent s'implanter, dans la mesure où leur aire d'attractivité correspond au niveau de rayonnement de la centralité retenu dans l'armature commerciale. Privilégier les projets localisés dans le tissu urbain mixte (présence d'habitat et accessibilité piétonne facile)

Dans les zones d'aménagement commercial, toutes les activités commerciales peuvent s'implanter en accompagnement des grandes et moyennes surfaces (surfaces commerciales ≥ 300 m²) ou des commerces répondant à des besoins occasionnels nécessitant une accessibilité voiture

- **Délimiter les centralités urbaines dans les Plans locaux d'urbanisme**

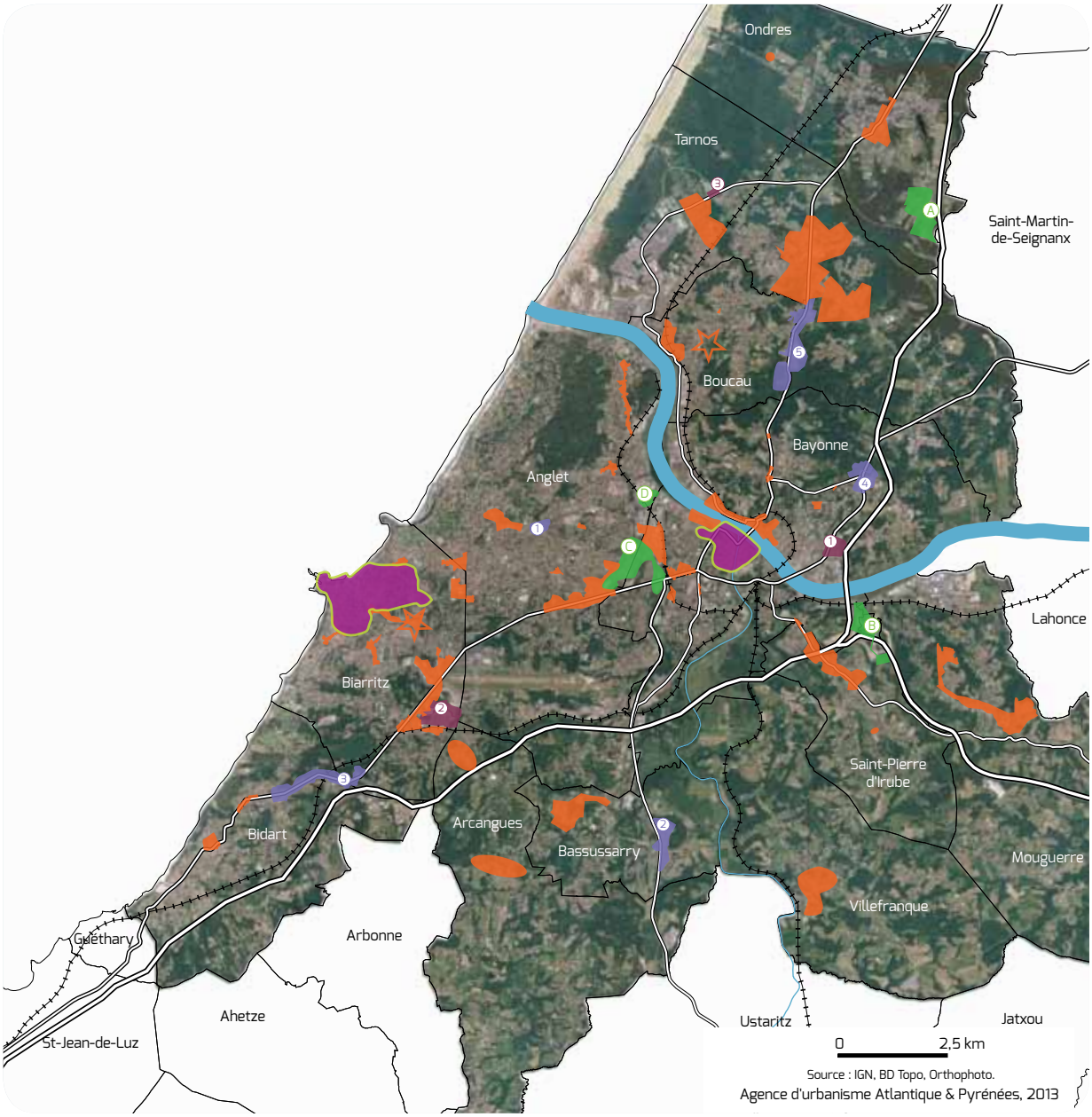
Les PLU/PLUi délimitent, au sein des enveloppes urbaines, un ou des périmètres marchands permettant l'accueil des fonctions commerciales

Afin de limiter les risques de dilution et de mitage commercial dans le cœur d'agglomération, qui est concerné par une importante pression commerciale, une délimitation simplifiée des centralités urbaines est réalisée dans le cadre du SCoT (Cf. carte page 46 des localisations préférentielles des commerces dans le cœur d'agglomération). **Les PLU/PLUi de ce territoire traduisent ces localisations préférentielles dans la délimitation de leurs périmètres marchands**

- **Refuser le mitage commercial dans les espaces situés en dehors des localisations préférentielles du commerce précisées plus haut (espaces interstitiels)**

En dehors des centralités urbaines et des zones d'aménagement commercial, les commerces ou les ensembles commerciaux dont la surface de vente est inférieure aux seuils précisés ci-dessous est autorisé

La localisation préférentielle du commerce dans le coeur d'agglomération



Les Centralités urbaines : espace prioritaire d'accueil du commerce

Centralités urbaines de rayonnement supra-SCoT
(Centres villes de Bayonne et de Biarritz)

Autres centralités urbaines du coeur d'agglo (rayonnement intercommunal)
[cf. liste des centralités dans le chapitre "compléments" du DOO]

Projet de centralité
[Kleber à Biarritz / La Lèbe à Boucau]

Pour des raisons de commodité, la liste des centralités urbaines et des zones d'aménagement commercial est située à la fin du DOO dans le chapitre « Compléments »

Les Zones d'Aménagement Commercial (ZACom):
espace préférentiel d'accueil du commerce hors centralités

ZACOM de rayonnement supra SCoT et SCoT

Partie déjà bâtie ou autorisée

A = Allées shopping, B = Ametzondo, C = BAB2, D = Jorlis

ZACOM de rayonnement intercommunal

Partie déjà bâtie ou autorisée

1 = Anglet -Boulevard BAB
2 = Bassussarry - Makila Golf R932
3 = Bidart - RD810
4 = Bayonne nord - RD 817
5 = Boucau - Tarnos - RD810

ZACOM de rayonnement interquartier

Partie déjà bâtie ou autorisée

1 = Bayonne - Grand Basque
2 = Biarritz - Iraty
3 = Tarnos - Lahoun

Afin de préserver les activités de productions présentes dans les ZAE, les implantations commerciales n'y sont admises qu'à titre subsidiaire, pour tenir compte de la concentration de salariés dans les zones, usagers potentiels des commerces

Ainsi, dans les ZAE (Zones d'Activités Economiques) - exceptions faites du territoire du pôle urbain pour lequel d'autres dispositions sont détaillées ci-après - peuvent accueillir des commerces de détail dont la surface de vente est inférieure à 500 m²

Les ZAE du pôle urbain sont soumises à de fortes pressions commerciales de nature à compromettre le maintien d'une économie de production dans ces espaces. Aussi, les implantations et extensions des commerces et ensembles commerciaux sont interdites dans les secteurs suivants :

- Avenue Louis de Foix - diffus RD 810 (Bayonne)
- Saint Etienne (Bayonne)
- Avenue Henri de Navarre (Bayonne)
- Zone d'activités Saint Frédéric (Bayonne)
- Avenue d'Espagne Aéroport (Anglet)
- Zone de Maignon (Anglet, Bayonne)
- Les autres ZAE du pôle urbain peuvent accueillir des commerces de détail dont la surface de vente est inférieure à 300 m².

En fonction de contextes locaux, notamment de concurrence entre commerce et économie de production, les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux peuvent fixer des limites plus drastiques en matière d'accueil de commerces de détail dans les ZAE.

Les autres espaces interstitiels situés dans le pôle urbain peuvent accueillir des commerces de détail dont la surface de vente est inférieure à 300 m².

Les autres espaces interstitiels peuvent accueillir des commerces de détail dont la surface de vente est inférieure à 150 m².

Les commerces existants peuvent connaître des extensions mesurées afin de moderniser leur outil de travail

Adapter et la requalifier les pôles commerciaux potentiellement fragilisés et développer les politiques urbaines d'anticipation ad hoc

Parmi les espaces potentiellement fragilisés et identifiés à ce jour : centre-ville de Bayonne, zone commerciale BAB2-Forum-Hardoy, centralités urbaines de Saint-Martin-de-Seignanx, Hasparren et Ustaritz

Engager une réflexion sur la logistique urbaine dans les centres villes les plus contraints

A.5.2. améliorer la qualité urbaine et environnementale des implantations et requalifications commerciales

Orientations

Les implantations commerciales doivent répondre à des exigences d'aménagement et d'architecture, au même titre que les autres fonctions urbaines

Chaque implantation nouvelle, extension ou renouvellement respectera le cadre d'intégration urbaine et environnementale fixé par le SCoT, éventuellement complété par le PLU. L'accueil d'activités commerciales doit s'adapter à la structure urbaine et contribuer à dynamiser les espaces dans lesquels il s'organise. Le choix du site d'implantation se fera de manière à rationaliser les infrastructures publiques, limiter la consommation foncière, renforcer la proximité et la concentration des activités et des fonctions urbaines

Ainsi, le SCoT fixe les objectifs suivants.

- **Inscrire le développement et/ou la requalification des sites commerciaux dans un projet urbain d'ensemble**
- **Rationaliser les usages du foncier, afin de limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestier**
- **Rendre accessibles les commerces par les modes doux, voire par les Transports collectifs**
- **Favoriser les synergies entres les fonctions urbaines entre commerces, habitat, économie, services et équipements**
- **Contribuer à une gestion économe et responsable de l'environnement**

Objectifs pour garantir la qualité urbaine, environnementale et sociale des projets

Pour le SCoT, il s'agit de d'améliorer significativement la qualité urbaine, architecturale, paysagère et environnementale des espaces commerciaux. La volonté du SCoT de maîtriser les développements commerciaux et d'agir sur leur localisation doit contribuer à cette meilleure insertion. Les documents d'urbanisme peuvent préciser des règles plus contraignantes que celles fixées par le SCoT pour favoriser la qualité des aménagements et la durabilité des réalisations

Amorcer un développement commercial plus qualitatif et mieux intégré au contexte territorial dans lequel il s'inscrit :

- Les PLU/PLUi fixent des règles de nature à améliorer l'intégration urbaine, architecturales, paysagère et environnementale des espaces commerciaux : préservation ou création de rez-de-chaussée commerciaux, règles de prospects, aspects extérieurs des construction, gestion économe des normes de stationnement, végétalisation des aires de stationnements, intégration…
- Les PLU/PLUi déterminent les conditions de nature à assurer la meilleure cohérence possible entre l'implantation ou la réhabilitation d'espaces commerciaux et les autres fonctions urbaines : mise en cohérence des périmètres marchands et des périmètres de renouvellement urbain, mixité fonctionnelle des zones urbaines centrales…

Dans le cadre de la gestion des eaux pluviales, un coefficient de pleine terre pourra être prévu à l'échelle des zones d'aménagement commercial

Enfin, eu égard à la nature des emplois dans le commerce (travail à temps partiel, emplois précaires…), le Syndicat mixte du SCoT envisage la réalisation d'une charte, permettant de préciser des orientations sur l'ensemble des piliers du développement durable, en intégrant les aspects sociaux

Objectifs de rationalisation des usages du foncier

Les documents d'urbanisme précisent les règles en la matière que les opérateurs devront respecter. Pour le SCoT, il s'agit d'assurer un développement urbain plus compact où le commerce est moins consommateur d'espace

Limiter l'impact des activités commerciales sur la consommation de foncier agricole et naturel, notamment par une gestion économe et/ou mutualisée des aires de stationnement

Déterminer les conditions permettant de favoriser le renouvellement urbain et la densification du tissu urbain existant dans les centralités urbaines

Privilégier la requalification des espaces commerciaux existants

Objectifs relatifs à l'accessibilité des espaces commerciaux

Les documents d'urbanisme précisent les règles en la matière que les opérateurs devront respecter. Pour le SCoT, il s'agit de s'engager pour le développement des alternatives à l'usage de la voiture individuelle, en particulier lors d'achats qui le permettent

Maîtriser l'impact des commerces sur les déplacements en voiture individuelle

- Les aménagements prévoient le développement des alternatives à l'usage de la voiture en solo, notamment dans les pôles commerciaux de rayonnement intercommunal : mutualisation des aires de stationnement avec les transports collectifs, le co-voiturage, bornes de recharge pour véhicules électriques…

Rendre accessibles les commerces en modes doux et ainsi contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

- Les aménagements favorables aux circulations douces, à pied ou à vélo, doivent être intégrés tant pour accéder aux pôles commerciaux, que pour y circuler ou s'y stationner

Rendre accessibles les commerces en transports collectifs et ainsi contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

- Pour les pôles de rayonnement intercommunal, les collectivités locales étudient le développement d'offres de transports collectifs (transports urbains ou interurbains, transports à la demande, …)

Objectifs pour favoriser une plus grande proximité entre le commerce et les autres fonctions urbaines

Dans les zones commerciales monofonctionnelles enchâssées dans le tissu urbain, les documents d'urbanisme précisent les règles permettant de privilégier la mixité des fonctions : habitat, tertiaire, etc.

En contexte urbain, les opérations d'aménagement peuvent rechercher une plus grande diversité des fonctions, soit dans leurs programmes et/ou à l'immédiate proximité

Aire d'attractivité	Localisation du pôle commercial	géographie de l'aire d'attractivité	Dimensionnement de l'aire d'attractivité
Inter-quartier	Dans les sites identifiés « inter-quartiers »	< 5' en voiture < 10' en vélo offre TC	30 000 habitants maximum
Intercommunal du cœur d'agglomération	Au niveau des villes et petites villes du cœur d'agglomération	< 10' en voiture < 20' en vélo offre TC	80 000 habitants maximum
Intercommunal des espaces de vie de l'intérieur	Au niveau des petites villes des espaces de vie de l'intérieur	< 15' en voiture	30 000 habitants maximum
Niveau SCoT et supra-SCoT	Dans le cœur d'agglomération	> 30' en voiture offre TC	Supérieur à 100 000 habitants

L'aire d'attractivité *est l'indicateur retenu par le SCoT pour encadrer le dynamisme commercial sur son territoire.*

Cette notion est fondée sur l'armature urbaine promue par le SCoT, qui vise notamment le rééquilibrage des fonctions urbaines dans les espaces de vie du quotidien et l'intensification des fonctions dans les principales centralités, villes et petites villes.

L'aire d'attractivité de tous les pôles commerciaux est donc désormais le fruit d'un projet concerté, à l'échelle du SCoT.

La géographie des aires d'attractivités a été établie en lien avec l'armature urbaine, afin notamment de permettre l'accessibilité aux pôles commerciaux via des mobilités douces ou des offres TC et de limiter les distances parcourues pour des motifs achats.

Le dimensionnement de l'aire d'attractivité offre une lecture démographique à valeur indicative, à adapter en fonction de la localisation des pôles commerciaux.

A.6. Document d'aménagement commercial

Le DAC délimite les zones d'aménagement commercial (ZACOM) dont l'impact, tant en matière d'aménagement du territoire que d'insertions urbaine et environnementale, est important.

Le SCoT retient comme effectives les implantations commerciales autorisées avant l'approbation du document d'urbanisme. Les prescriptions ci-après s'appliquent dès lors aux implantations nouvelles non autorisées à la date d'approbation du projet ou aux modifications éventuelles des pôles et programmes commerciaux existants ou autorisés avant l'approbation du SCoT.

A.6.1. Conditions particulières fixées pour les ZACOM

A.6.1.a. Les ZACOM du territoire

- **Les PLU/PLUi reprennent les délimitations des zones d'aménagement commercial (ZACOM) du DAC** (Cf. chapitre A.6.2)

Nénamoins, les règlements des PLU/PLUi peuvent autoriser des activités non commerciales dans les périmètres de ZACOM, en particulier en vue de développer la mixité fonctionnelle de ces secteurs

- **En application de son armature commerciale, le SCoT identifie 4 types de ZACOM, en lien avec leurs niveaux d'aires d'attractivité :**
  - ZACOM inter-quartier
  - ZACOM intercommunale des espaces de vie de l'intérieur
  - ZACOM intercommunale du cœur d'agglomération
  - ZACOM SCoT et supra-SCoT

Sur la base de cette typologie, le SCoT fixe les objectifs précisés ci-après

- **A l'échelle des quartiers du cœur d'agglomération les ZACOM inter-quartiers répondent aux besoins hebdomadaires**

les pôles de rayonnement inter-quartier accueillent préférentiellement les commerces assurant les besoins hebdomadaires, alimentaires et non alimentaires, des populations de l'espace de vie qu'ils polarisent. Un pôle inter-quartier a une aire d'attractivité couvrant plusieurs quartiers d'une commune ou plusieurs communes limitrophes

- **Au niveau des petites villes des espaces de vie de l'intérieur et dans le coeur d'agglomération, les ZACOM assurent la présence d'une dynamique commerciale de rayonnement intercommunal**

Accueillir préférentiellement les commerces assurant les besoins hebdomadaires, alimentaires et non alimentaires, des populations de l'espace de vie qu'ils polarisent

Le SCoT ne fixe aucune limitation quant au nombre de commerces pouvant s'installer dans l'enveloppe d'une centralité urbaine afin de ne pas entraver la liberté d'établissement et de permettre le confortement de ces centres

L'aire d'attractivité des pôles commerciaux intercommunaux couvre plusieurs communes d'un espace de vie fréquenté régulièrement par les habitants

- **Dans le cœur d'agglomération, accueillir les ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT**

Les pôles de rayonnement SCoT et supra-SCoT accueillent préférentiellement les commerces participant au rayonnement commercial supra-territorial (offre diversifiée et spécialisée, voire rare), aux fréquences d'achat occasionnelles et exceptionnelles

Ces pôles peuvent accueillir tout type de commerces, sans limitation de nombre ni de surface

Un pôle d'attractivité SCoT et supra-SCoT a une aire d'attractivité commerciale supra-territoriale, qui peut donc dépasser les limites du bassin de vie du SCoT

- **Les PLU/PLUi déclinent également les conditions particulières précisées ci-après**

Les conditions particulières définies par le DAC reprennent, en les renforçant autant que de besoin, les objectifs visant à améliorer la qualité urbaine et environnementale des implantations et requalifications commerciales dans les ZACOM développées ci-avant

Ainsi, les nouvelles implantations commerciales dans les ZACOM doivent respecter les dispositions du précédent chapitre, dont les dispositions relatives à l'armature urbaine et commerciale

Objectifs pour garantir la qualité urbaine, paysagère et environnementale des ZACOM

Les objectifs pour garantir la qualité urbaine, paysagère et environnementale des ZACOM sont les suivants

- **Structuration du territoire** : dispositions permettant d'améliorer les complémentarités et les relations entre les espaces situés à proximité de la ZACOM, gestion globale du paysage de l'entrée de ville
- **Qualité urbaine :** création et qualification d'espaces d'usage public, aménagements dédiés aux circulations douces (voies dédiées et stationnements), aménagements dédiés aux dessertes en transports collectifs, ...
- **Qualité architecturale** : plans d'implantation des façades et alignements, garantissant la cohérence des volumes, règles précisant une gamme de chromatique, intégration paysagère des espaces techniques et des espaces d'entreposage
- **Qualité paysagère** : intégration du site dans le paysage, réduction des impacts visuels des bâtiments, aménagement paysager des aires de stationnement intégrant des arbres de haute tige, réduction de l'imperméabilisation des sols, respect des trames vertes et bleues du SCoT
- **Gestion de la publicité** : encadrement du nombre et des formats des enseignes et des pré-enseignes à l'échelle du pôle commercial et du jalonnement amont
- **Prise en compte des flux générés par la ZACOM et gestion des mobilités alternatives à la voiture individuelle** : aménagements adaptés à l'accessibilité automobile (personnes et marchandises) et assurant la sécurité des usagers motorisés et non motorisés, aménagements dédiées aux véhicules électriques ou au covoiturage, mise en place de Plans de déplacements d'entreprises, si possible à l'échelle de la ZACOM
- **Accroître les performances environnementales et énergétiques :** prise en compte des enjeux hydrauliques de la zone, et notamment gestion de la consommation d'eau potable, utilisation, évacuation et recyclage des eaux pluviales et des eaux usées, limitation du ruissellement... Optimisation de la gestion des déchets, recherche de la plus grande performance énergétique via la gestion thermique des bâtiments, la production d'énergies renouvelables et la réduction de la consommation énergétique, ...

Pour toutes les ZACOM, les PLU/PLUi précisent une réglementation qui met en oeuvre les objectifs déterminés ci-dessus. Cette réglementation fait l'objet d'une transcription dans les documents d'urbanisme, dans le cadre d'orientations d'aménagement et de programmation ou de tout autre moyen réglementaire. Cette réglementation, qui peut être exposée dans un document cadre de type plans-guide, conditionne la possibilité de tous nouveaux développements commerciaux.

Pour les ZACOM, concernées par des réservoirs de biodiversité des études doivent être menées pour préciser les habitats en présence. Et, en conséquence y appliquer les dispositions relatives à la protection des habitats naturels (cf. chapitre B.1.2. p. 71-72-73).

Objectifs relatifs à l'accessibilité des espaces commerciaux en automobile

Dans les ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT

- Ces ZACOM accueillent des activités commerciales ayant un rayonnement très large à l'échelle du territoire du SCoT, voire au-delà. Ces ZACOM doivent être accessibles pour les véhicules légers et les poids lourds (livraisons). Néanmoins, les aménagements rendus nécessaires pour assurer cette accessibilité ne doivent pas porter atteinte aux aménagements nécessaires aux transports collectifs et circulations douces, ni se faire à leur détriment

Objectifs relatifs à l'accessibilité des espaces commerciaux par les modes doux

Dans les ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT et dans les ZACOM de rayonnement intercommunal des espaces de vie de l'intérieur

- Des aménagements externes et internes au pôle commercial sont réalisés afin d'assurer une accessibilité vélo (infrastructures et stationnements) entre la ZACOM et les agglomérations les plus proches
- La continuité de ces aménagements est assurée à l'intérieur des opérations (circulations et stationnement)

Dans les ZACOM de rayonnement intercommunal et inter-quartier du cœur d'agglomération

- Des aménagements externes et internes au pôle commercial permettent d'assurer l'accessibilité à pied ou à vélo des habitants situés de proximité.
- La continuité de ces aménagements est assurée à l'intérieur des opérations (circulations et stationnement)

Objectifs relatifs à l'accessibilité des espaces commerciaux par les transports collectifs

Dans les ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT

- Les nouvelles implantations sont conditionnées à l'existence d'une desserte très performante en transports collectifs de type urbain. La performance est liée :
    - o à la haute fréquence de l'offre – soit le meilleur niveau de l'offre urbaine[1] – aux heures de pointes en semaine et aux pics de fréquentation des commerces, le samedi ; et à une bonne fréquence aux autres heures de la journée
    - o la proximité entre les arrêts des TC et les commerces doit être de l'ordre de 100 mètres. Cette distance peut être adaptée, en garantissant l'accès direct et sécurisé entre l'arrêt de bus et l'entrée des commerces
    - o l'aménagement de circulations dédiées aux TC permettant d'assurer à ces derniers la meilleure efficience
- Cette desserte doit être effective à l'ouverture des nouvelles implantations commerciales et garantie dans le temps
- L'engagement de l'autorité organisatrice de transport, titulaire ou déléguée, accompagnée de précisions sur le niveau de performance de la dite offre de transport, permet de s'assurer de la mise en œuvre de cette disposition dès l'ouverture des nouveaux commerces

Dans les ZACOM de rayonnement intercommunal et inter-quartier du cœur d'agglomération

- Les nouvelles implantations sont conditionnées à l'existence d'une desserte performante en transports collectifs urbains
- La performance de ces TC est liée à la bonne fréquence de l'offre - en s'adaptant aux pointes de fréquentation des commerces, et à la localisation des arrêts à l'immédiate proximité des commerces. Ainsi, la proximité entre les arrêts des TCU et les commerces doit être de l'ordre de 100 mètres. Cette distance peut être adaptée, en garantissant l'accès direct et sécurisé entre l'arrêt de bus et l'entrée des commerces

Dans les ZACOM de rayonnement intercommunal des espaces de vie de l'intérieur

- En l'absence de transports collectifs, des solutions alternatives comme le transport à la demande peuvent combler l'absence d'un réseau de transport collectif pour permettre aux populations les moins mobiles d'accéder à ces offres commerciales structurantes

Objectifs en matière de stationnement visant à rationaliser les usages du foncier

Dans les ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT

- Dans ces ZACOM, qui constituent de très importants générateurs de flux et présentent des aires de stationnement de grande capacité, les places de stationnement seront réalisées en ouvrage, à raison :

    - 70% des places pour les aires de stationnement de plus de 1000 places
    - 50% des places pour les aires de stationnement de moins de 1000 places

(1) Le meilleur de l'offre urbaine est entendu comme le meilleur niveau par ligne

Dans les ZACOM de rayonnement intercommunal et inter-quartier du cœur d'agglomération

- Dans ces ZACOM, les stationnements sont préférentiellement traités en ouvrage
- Des solutions de mutualisation des aires de stationnement sont également recherchées (parcs de stationnement partagés entre plusieurs fonctions urbaines, etc.)

Dans les ZACOM de rayonnement intercommunal des espaces de vie de l'intérieur

- Des solutions de mutualisation des aires de stationnement sont recherchées (parties du parc de stationnement dédié à des fonctions multimodales avec les TC interurbains, parcs de stationnement partagés, etc.)

A.6.2. Délimitation des ZACOM

ZACOM	Possibilités de renouvellement commercial	Possibilités d'extension territoriale du pôle commercial (terrains nus, friches, changements d'usages)
ZACOM de rayonnement SCOT et supra-SCOT		
Anglet : Jorlis	x	-
Anglet, Bayonne : BAB2	x	-
Saint-Pierre-d'Irube, Mouguerre, Bayonne : Echangeur A63 / A64	x	x
Ondres : Allées shopping	x	x
ZACOM de rayonnement intercommunal du cœur d'agglomération		
Anglet : secteur Bd du BAB	x	-
Bassussarry : secteur commercial Makila Golf	x	x
Bidart : secteur commercial RD 810	x	x
Bayonne : centre commercial Bayonne Nord – RD817	x	x
Tarnos, Boucau : centre commercial Océan	x	x
ZACOM de rayonnement inter-quartier du cœur d'agglomération		
Bayonne : Grand Basque	x	x
Biarritz : centre commercial Village Biarritz-Iraty	x	x
Tarnos : Lahoun	x	-
ZACOM de rayonnement intercommunal des petites villes		
Itxassou, Cambo-les-Bains : centre commercial Sud Errobi	x	x
Ustaritz : centre commercial secteur Capito-Harri	x	x

Jorlis (Anglet) - ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT

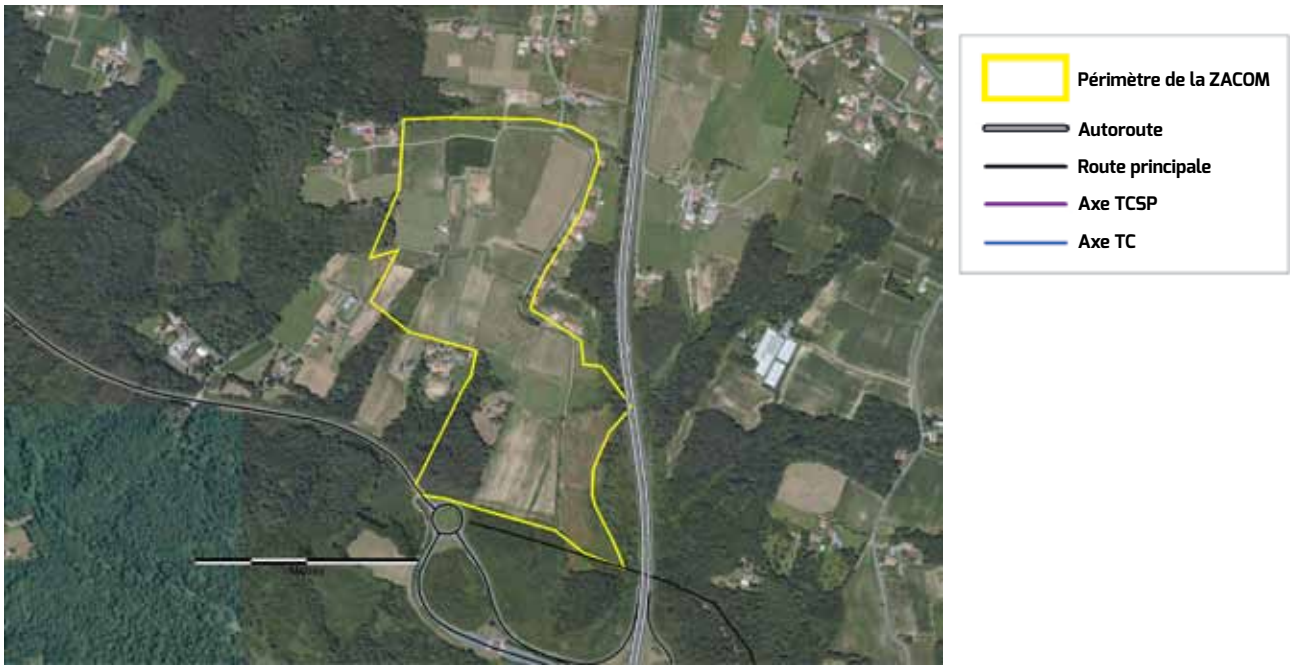
Périmètre de la ZACOM
Autoroute
Route principale
Axe TCSP
Axe TC

BAB2 (Anglet, Bayonne) - ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT

Périmètre de la ZACOM
Autoroute
Route principale
Axe TCSP
Axe TC

Échangeur A63/A64 (Bayonne, Mouguerre, Saint-Pierre-d'Irube) - ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT

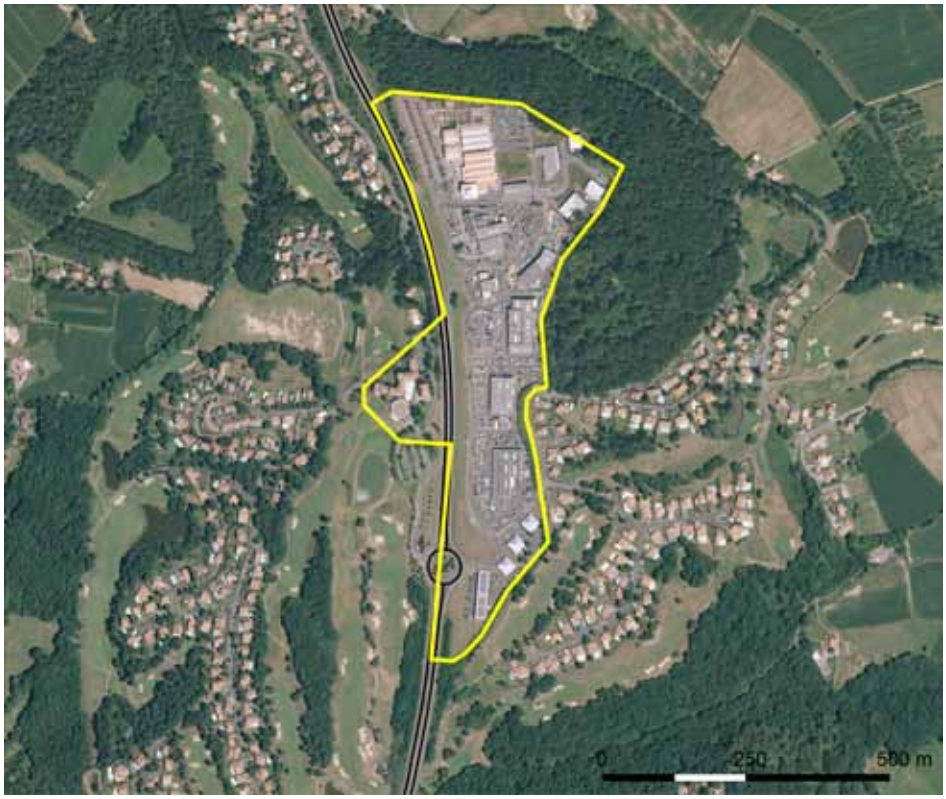
Allées shopping (Ondres) - ZACOM de rayonnement SCoT et supra-SCoT



Secteur Boulevard BAB (Anglet) - ZACOM de rayonnement intercommunal du cœur d'agglomération

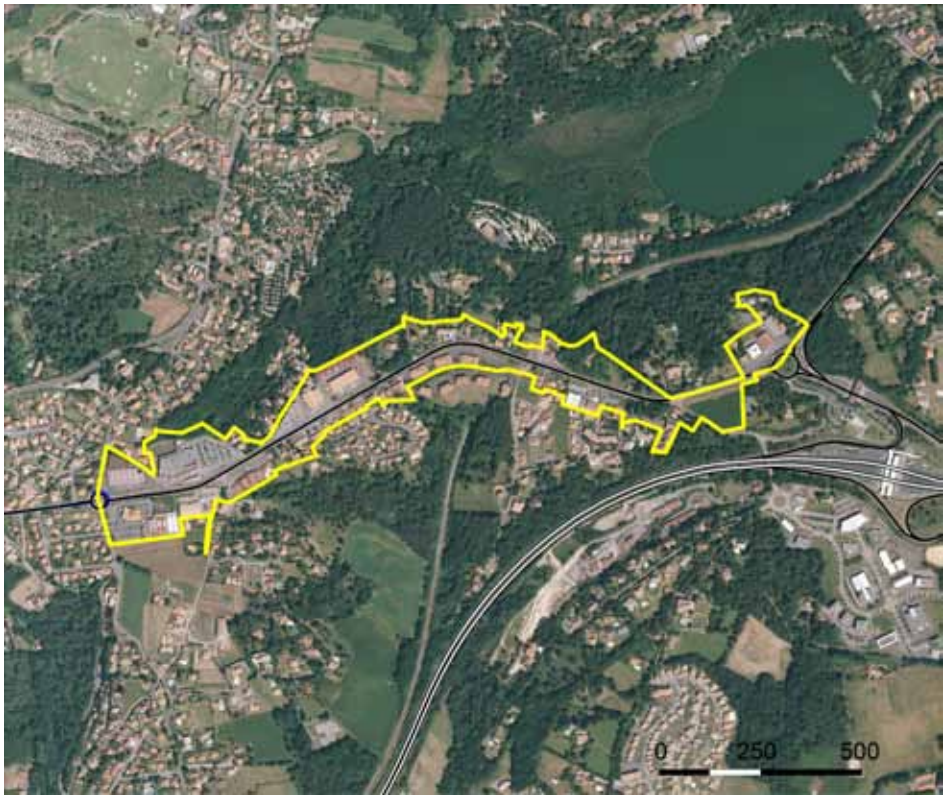
Périmètre de la ZACOM
Autoroute
Route principale
Axe TCSP
Axe TC

Secteur Makila Golf (Bassussarry) - ZACOM de rayonnement intercommunal du cœur d'agglomération



Périmètre de la ZACOM
Autoroute
Route principale
Axe TCSP
Axe TC

Secteur RD810 (Bidart) - ZACOM de rayonnement intercommunal du cœur d'agglomération

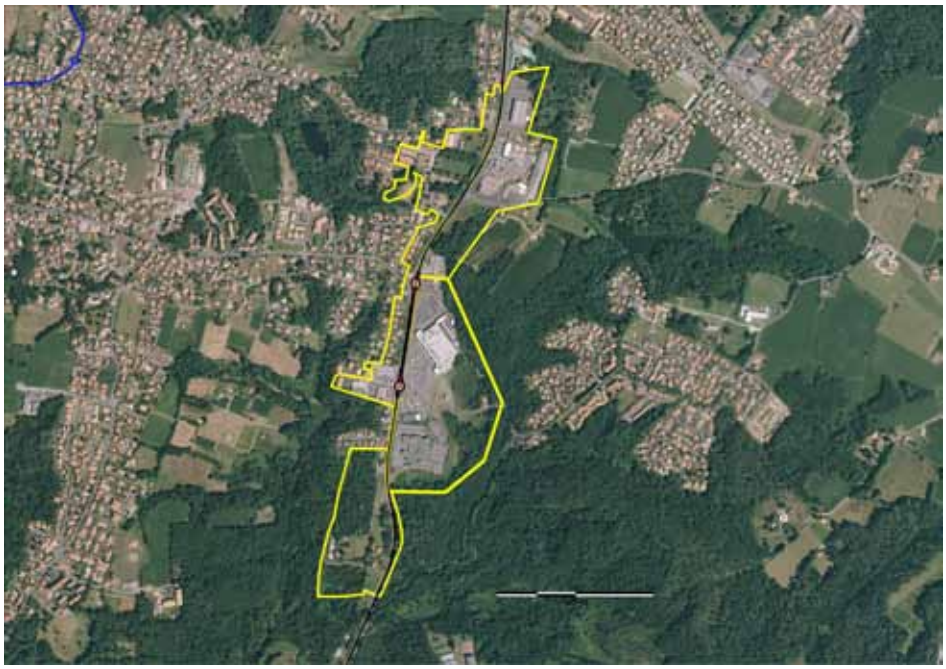


Périmètre de la ZACOM
Autoroute
Route principale
Axe TCSP
Axe TC

Secteur RD817 (Bayonne) - ZACOM de rayonnement intercommunal du cœur d'agglomération

Périmètre de la ZACOM
Autoroute
Route principale
Axe TCSP
Axe TC

Secteur RD810 Océan (Tarnos, Boucau) - ZACOM de rayonnement intercommunal du cœur d'agglomération



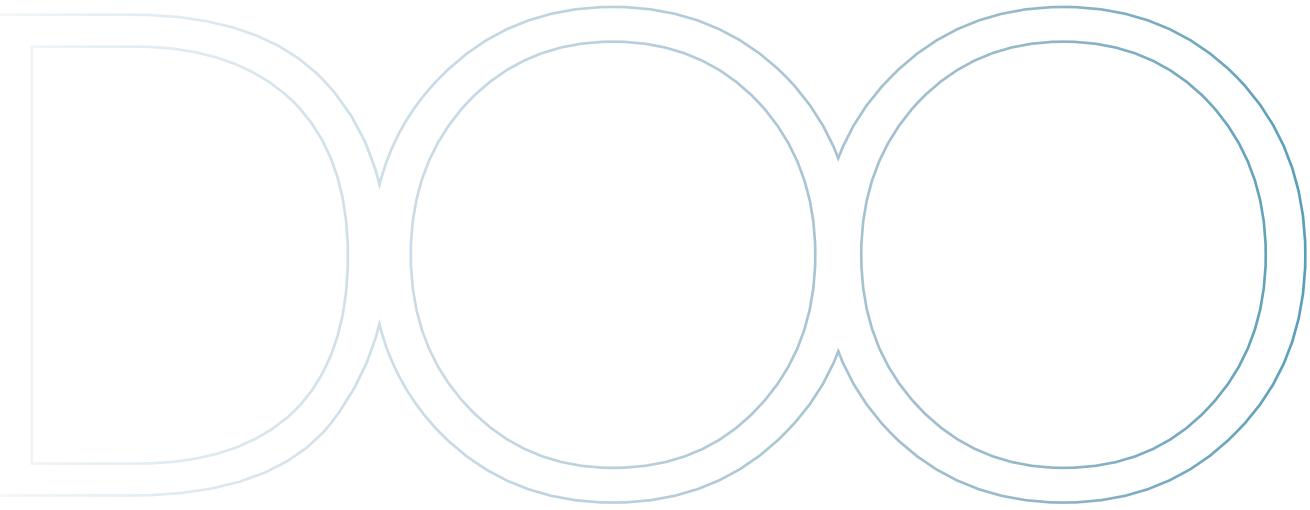
Secteur Grand basque (Bayonne) - ZACOM de rayonnement inter-quartier du cœur d'agglomération

Secteur Iraty (Biarritz) - ZACOM de rayonnement inter-quartier du cœur d'agglomération

Secteur Lahoun (Tarnos) - ZACOM de rayonnement inter-quartier du cœur d'agglomération

Secteur RD918 (Cambo-les-Bains, Itxassou) - ZACOM de rayonnement intercommunal des espaces de vie de l'intérieur

Secteur RD932 (Ustaritz) - ZACOM de rayonnement intercommunal des espaces de vie de l'intérieur



PARTIE B
Préserver les valeurs agricoles, naturelles, paysagères et patrimoniales du territoire

Introduction

Le SCoT bénéficie d'un patrimoine environnemental et paysager de premier ordre qui constitue un moteur majeur de son développement. L'un des objectifs du SCoT est donc de trouver un équilibre durable et responsable entre les espaces de l'agriculture et/ou de nature et les espaces urbains.

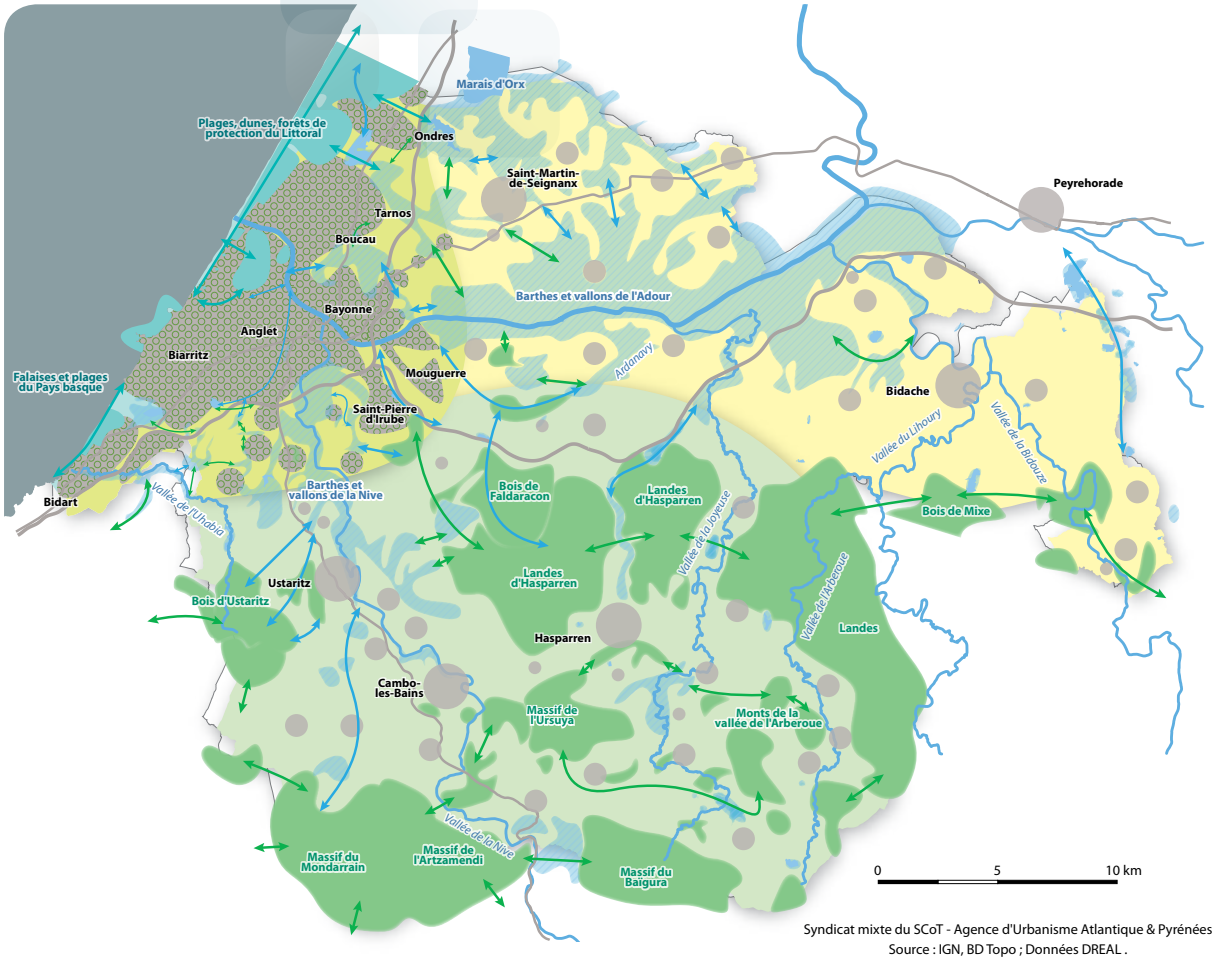
En 2009, 85 % du territoire du SCoT est occupé par des usages agricoles (43 %) et naturels (42%). Ces espaces sont fortement imbriqués, et une partie des espaces dit «naturels» sont en fait des espaces agro-pastoraux.

Ces espaces constituent l'armature naturelle du SCoT. Cette armature verte et bleue remplit des fonctions diverses (écologiques, économiques, identitaires, récréatives...).

De nombreux milieux naturels présents sur le territoire du SCoT abritent des espèces animales ou végétales protégées, parfois endémiques, et contribuent ainsi fortement aux écosystèmes qui caractérisent l'Aquitaine, voire les écosystèmes nationaux et européens. La responsabilité du territoire vis-à-vis de ces milieux est donc majeure.

L'agriculture apporte une contribution importante à cette richesse, grâce à sa grande diversité, aux productions à forte valeur ajoutée, et notamment une forte présence de l'agropastoralisme.

Mais, avec 35 000 habitants supplémentaires auxquels s'ajoutent la fréquentation touristique, la question des pressions sur l'environnement et les ressources naturelles se pose inéluctablement. Soucieux de révéler l'excellence environnementale dont pourrait se targuer le territoire, le SCoT expose les moyens pour rendre compatible la préservation de l'environnement et le développement.



Syndicat mixte du SCoT - Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées
Source : IGN, BD Topo ; Données DREAL .
Etude "Trames vertes et bleues", CPIE Littoral Basque, CPIE Seignanx Adour et MIFENEC

1. Préserver les espaces naturels remarquables constitutifs de la trame verte et bleue

Protéger les réservoirs d'intérêt écologique majeur au niveau national et européen
Répertorier et préserver les réservoirs de biodiversité complémentaires

- Réservoirs de biodiversité de la trame littorale
- Réservoirs de biodiversité de la trame bleue
- Réservoirs de biodiversité de la trame verte

Préserver le réseau des continuités écologiques

- Continuités écologiques liées à la trame littorale
- Continuités écologiques liées à la trame bleue
- Continuités écologiques liées à la trame verte
- Cours d'eau

2. Préserver/pérenniser le potentiel agricole du territoire dans toute sa diversité

- Préserver les espaces de l'agro-pastoralisme ...
- Préserver les espaces d'élevage et de grandes cultures ...
- Identifier, valoriser, développer les espaces agricoles en milieu urbain et périurbain ...

... en affirmant le rôle de l'agriculture dans la gestion des paysages et en tenant compte des enjeux environnementaux

- Centralités

B.1. Valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers

Le SCoT défend un nouveau modèle de développement pour matérialiser les grands équilibres entre les espaces naturels, agricoles et forestiers et les espaces urbains et urbanisables.

Valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers passe par des actions simultanées concernant :

- la levée de la pression de l'urbanisation sur les espaces non bâtis
- la protection-valorisation de ces espaces non bâtis en fonction de leur potentialité écologique et paysagère (cf. chapitre B.2.)
- la performance du projet pour l'agriculture
- la mise en valeur de la contribution de tout ou partie de ces espaces pour la pratique de loisirs et leur appropriation par les habitants

Orientations générales

Reconnaître la multifonctionnalité des espaces naturels, agricoles et forestiers, pour mieux les préserver, voire restaurer leurs fonctions

Les espaces naturels, agricoles et forestiers sont dans la majorité des cas des espaces multifonctionnels :

- Fonctions environnementales au titre de la biodiversité, mais également en raison des nombreux services rendus à la population par les milieux agricoles, naturels ou forestiers : gestion des risques d'inondation, capacités épuratoires naturelles, etc.
- Fonctions économiques des productions agricoles, qu'elles alimentent des filières courtes, des labels de qualité ou des filières longues ouvertes sur l'extérieur
- Fonctions économiques encore de la filière bois énergie à développer tout en s'assurant de la prise en compte des enjeux environnementaux ;
- Fonctions patrimoniales et identitaires, qui contribuent grâce à la magnificence des paysages à la renommée du territoire
- Fonctions sociales et culturelles de ces paysages qui contribuent au sentiment d'appartenance des habitants et à la qualité du cadre de vie
- Fonctions récréatives et de santé publique en raison notamment des nombreuses possibilités de loisirs de plein air...

Préserver le potentiel agricole et promouvoir une agriculture durable, contributrice de la multifonctionnalité des espaces

L'agriculture représente un secteur économique majeur du SCoT, par sa capacité d'emplois induits et par le rôle prépondérant qu'elle joue dans la gestion du territoire. Les évolutions récentes des modes de consommation et la sensibilisation grandissante de la population aux enjeux environnementaux modifient en profondeur le rôle et la place que peut jouer l'agriculture sur ce territoire. Dans ce contexte, pour conforter le potentiel de développement des activités agricoles, le SCoT veut donner de la visibilité au monde agricole quant aux espaces durablement préservés pour cette activité

Adopter un modèle de développement urbain économe et réduire significativement l'extension de l'urbanisation sur les espaces naturels, agricoles et forestiers

Entre 2000 et 2009, environ 155 hectares étaient artificialisés en moyenne chaque année, selon la base du Mode d'occupation des sols

Le SCoT fixe pour objectif de ne pas dépasser 70 ha artificialisés par an, pour les 15 ans à venir, soit une réduction de près de 50% de l'artificialisation constatée entre 2000 et 2009, au regard du MOS (voir définition page suivante)

Cette gestion rigoureuse de la ressource foncière est rendue possible grâce à un réinvestissement des espaces urbains existants et par une gestion parcimonieuse des extensions urbaines

B.1.1. Préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers par l'action sur le projet urbain

Orientations

- **Agir sur les modes d'urbanisation - et notamment limiter la dispersion de l'urbanisation - pour réduire la pression sur les espaces naturels et agricoles**

Cette orientation est déclinée quantitativement dans le chapitre A.2.

- **Limiter la pression de l'urbanisation sur les espaces non bâtis** (cf. chapitre A.2.)

L'urbanisation ne doit pas constituer un obstacle au maintien de la trame verte et bleue

- **Maîtriser le développement de l'urbanisation**
- **Traiter qualitativement les transitions entre les espaces agricoles, naturels et forestiers et les espaces urbains**

- **Prendre des mesures de protection adaptées à la nature des enjeux économiques et environnementaux des espaces non bâtis**

Protéger durablement les espaces naturels d'intérêt majeur, conformément aux orientations du chapitres B.2.

Préserver autant que possible les espaces non bâtis, ne relevant pas des espaces naturels d'intérêt majeur, afin de :

- Maintenir les continuités écologiques
- Conforter et développer certaines fonctions : favoriser les déplacements doux, accueillir des activités de loisirs, retrouver - si besoin - une utilité économique, concourir à la qualité paysagère....

__Le MOS__, ou Mode d'Occupation des Sols, est un inventaire informatisé qui informe sur tous les types d'occupation du sol d'un territoire sous forme de cartes ou de tableaux chiffrés. Il permet une connaissance détaillée et quantifiable de l'organisation d'un territoire. Il permet une connaissance dynamique, puisque l'on dispose d'inventaires successifs. Il permet de prévoir et contrôler les évolutions d'usage du sol

Objectifs

- **Délimiter dans les documents d'urbanisme les limites stratégiques de développement des centralités (dites enveloppe de la centralité dans le chapitre A2)**

- **Qualifier des espaces de transition entre espace urbanisé et espaces agricoles et naturels.**

- **Maîtriser drastiquement les extensions urbaines**

Dans les quartiers (quartiers non constitués tels que définis précédemment), maîtriser le développement par le comblement prioritaire des dents creuses au sein même du quartier et par l'interdiction du développement linéaire

Dans l'habitat diffus, ne pas autoriser de nouvelles habitations

Sur l'ensemble du territoire, garantir l'accès aux exploitations en évitant leur enclavement dans le tissu urbanisé et le morcellement du foncier agricole

Gérer à la commune ou à l'EPCI le potentiel maximum d'artificialisation dédié à l'urbain mixte

- Les règlements des documents d'urbanisme doivent exposer les efforts de la collectivité en termes de limitation de l'artificialisation nouvelle, en cherchant à s'inscrire au mieux dans ou vers la zone de « cohérence +++ » du schéma de la page 21
- Développer l'intégration paysagère et urbaine des opérations d'aménagement ou de construction nouvelle et travailler tout particulièrement les transitions entre les espaces urbanisés et espaces naturels, agricoles et forestiers
- Conserver la silhouette des villes, bourgs et quartiers en maintenant des coupures d'urbanisation
- Aménager les espaces de transition pour une meilleure intégration paysagère du bâti
- Mettre en valeur les entrées de ville

B.1.2. Garantir les conditions de la viabilité économique de l'agriculture

Orientations générales

- **Maintenir des espaces agricoles suffisamment vastes, homogènes et cohérents pour pérenniser l'activité agricole et lui permettre d'évoluer dans les meilleures conditions**

- **Développer une agriculture de qualité et accompagner l'adaptation du monde agricole face aux évolutions de la demande sociale (circuits courts, agriculture biologique)**

- **Défendre une agriculture multifonctionnelle et donc conforter ses fonctions économiques, patrimoniales, identitaires, écologiques voire de santé publique**

- **Entretenir un dialogue pérenne avec la profession agricole et les acteurs de l'action foncière, notamment les SAFER et les EPFL**

Associer la profession agricole aux réflexions d'aménagement très à l'amont des projets

Les diagnostics agricoles doivent permettre d'analyser l'activité agricole à partir de critères statistiques et de terrain.

En termes d'état des lieux : évolution de l'activité agricole, caractérisation des exploitations d'un point de vue structurel et humain, systèmes de productions, occupation du sol et localisation des sites agricoles, modes de valorisation des productions…

En termes de prospective : localisation des sites stratégiques pour l'activité agricole, identification des besoins et des perspectives d'évolution des exploitations, prise en compte des projets de développement des exploitants en place ou d'installation de jeunes agriculteurs….

En termes d'articulation : évaluation de l'impact des projets de développement urbain sur la situation actuelle et future des exploitations, identification des difficultés ainsi générées, dispositions pour les limiter…

B.1.2.a. Pérenniser les espaces agricoles

Orientations

- **Préserver le potentiel agricole du territoire en menant des actions déterminées permettant d'améliorer la sécurité foncière des exploitations agricoles**

Objectifs

- **Promouvoir les approches communales, voire intercommunales de l'agriculture, afin d'améliorer la prise en compte de l'activité agricole lors de l'élaboration des projets communaux/intercommunaux et dans les documents d'urbanisme**

systématiser les diagnostics agricoles dans les PLU, diagnostics réalisés à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité

Identifier les espaces dédiés à l'agriculture périurbaine dans les documents d'urbanisme du coeur d'agglomération

Valoriser les approches combinant les activités agricoles et les autres contributions de l'agriculture (enjeux économiques, environnementaux, de paysage, de développement des circuits courts…)

- **Préserver la fonctionnalité des terres agricoles (conditions de taille, d'homogénéité, d'accessibilité…)**

Privilégier le maintien des « espaces agricoles stratégiques » : zones d'épandage, terres agricoles à proximité des bâtiments d'élevage, terres ayant fait l'objet d'investissements (remembrement, irrigation…), terres maraîchères et horticoles, vergers, espaces mécanisables dans les secteurs contraints topographiquement, espaces de pâturages extensifs…

Garantir que le tracé des infrastructures respecte au mieux l'intégrité des parcellaires agricoles, la circulation des engins agricoles en évitant les aménagements contraignants (qualité des franchissements…)

Préserver les terres agricoles en mobilisant les leviers juridiques et règlementaires

Adapter le zonages des PLU/PLUi aux projets agricoles établis à partir des éléments ci-dessus

- sur la base du projet agricole, **inscrire les espaces à vocation agricoles du PLU/PLUi en zone agricole ou en zone naturelle**
- **limiter au maximum l'artificialisation du foncier agricole**, en tenant compte des diagnostics agricoles
- **éviter la fragmentation et l'enclavement des espaces agricoles**, par la diffusion de l'urbanisation

Mobiliser les Zones Agricoles Protégées (ZAP), pour protéger durablement des zones agricoles dont la préservation présente un intérêt général en raison de la qualité des productions ou de la situation géographique

Dans les zones agricoles et naturelles, interdire toute urbanisation à l'exception des constructions et installations nécessaires à la surveillance de l'exploitation agricole et aux services publics

Promouvoir la mise en place de PAEN (Périmètre de protection et de mise en valeur des espace agricoles et naturels périurbains) auprès des Conseils généraux

B.1.2.b. Reconnaître et valoriser la multifonctionnalité de l'agriculture

La viabilité de l'agriculture nécessite également de concilier rendement économique et efficacité écologique.

A l'échelle du SCoT, il s'agit d'accompagner l'évolution des systèmes de production pour répondre aux besoins alimentaires locaux (nouvelles attentes des habitants…) et de rechercher le meilleur équilibre entre culture et élevage, en vue d'une alimentation plus locale du bétail.

Orientations

Promouvoir une agriculture durable, du point de vue environnemental, mais aussi économique et social

L'agriculture offre une contribution essentielle pour :

- Préserver la biodiversité
- Contribuer à la gestion de la ressource en eau
- Maîtriser les risques naturels
- Préserver et entretenir les paysages

Réintroduire des espaces agricoles dans le tissu urbain

Objectifs

Combiner les économies agricoles : grandes filières, filières locales et circuits courts

Diversifier l'agriculture et promouvoir des agricultures respectueuses de l'environnement, ancrées dans le développement économique local

Accompagner l'émergence de projets économiques innovants et/ou à vocation sociale et culturelle (accueil pédagogique, agro-tourisme…)

Promouvoir le développement de circuits courts

Encourager le développement de la vente directe de produits agricoles

Maintenir, voire développer le maraîchage et **développer les jardins familiaux** dans le cadre des projets urbains

Concilier impératifs environnementaux et contraintes économiques de l'agriculture

Identifier dès le diagnostic des PLU/PLUi les espaces où il y a à la fois des enjeux de biodiversité et une activité économique agricole

Réfléchir, en partenariat avec la profession agricole, aux actions à mener pour concilier entretien de la biodiversité et activité agricole

Développer l'agriculture sous réserve de pratiques respectueuses de l'environnement dans les secteurs sensibles (périmètres de protection des captages en eau potable, proximité des cours d'eau de la trame bleue, …)

Favoriser des activités agricoles développant un usage raisonné et économe de la ressource en eau

Identifier et valoriser le foncier agricole qui participe au maintien des espaces de coupure et de respiration dans le milieu urbain

Maintenir des réserves foncières dans et à proximité des villes et des bourgs afin de susciter et garantir une dynamique agricole autour d'activités diversifiées et de productions spécialisées

Intégrer une agriculture périurbaine variée et multifonctionnelle dans le(s) projet(s) de territoire

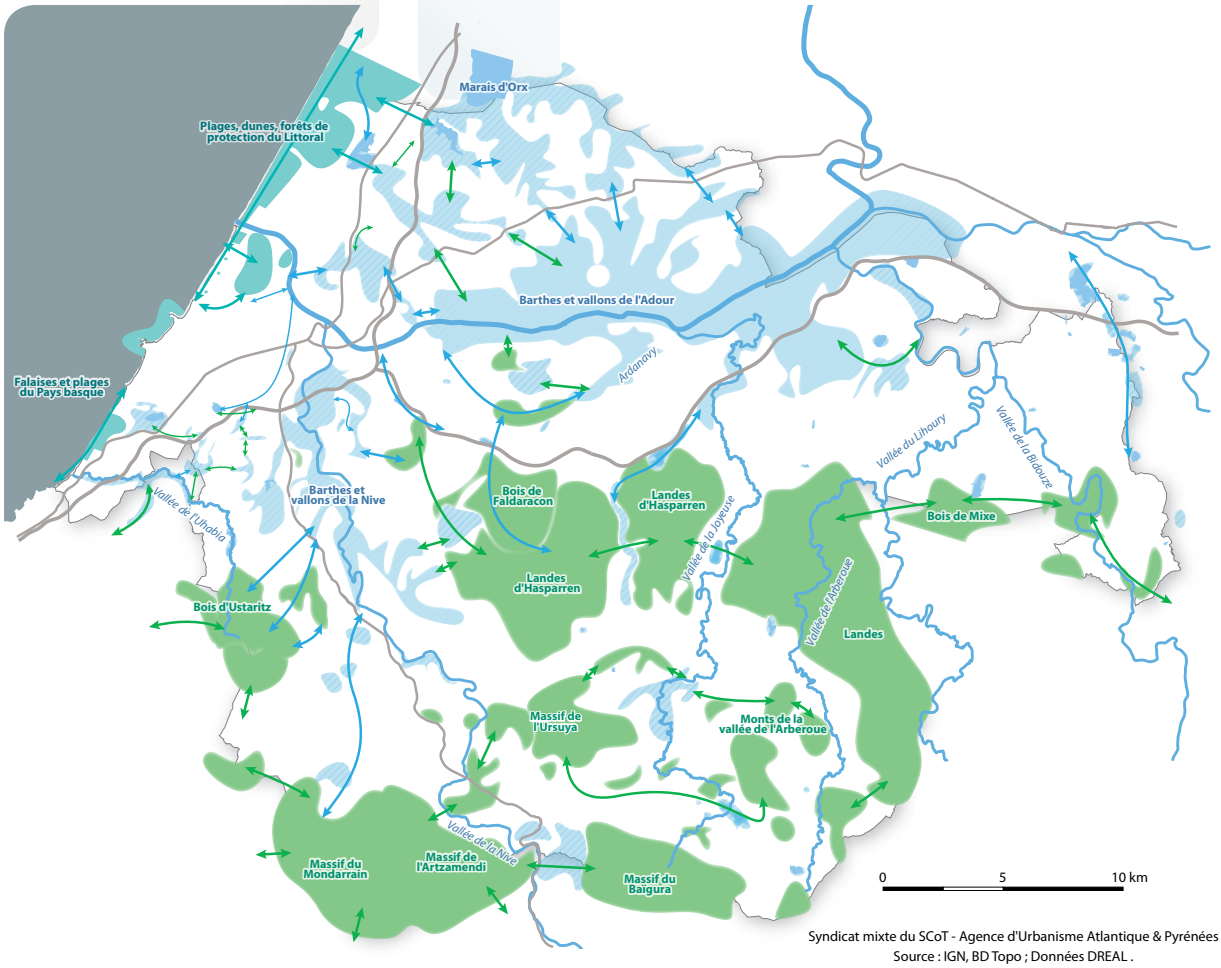
développer un projet pour les espaces dédiés à l'agriculture périurbaine dans les documents d'urbanisme du coeur d'agglomération

Accompagner les initiatives locales et les réflexions sur la production d'énergies renouvelables à partir des déchets agricoles

Développer les perspectives d'utilisation des « agro-ressources » locales pour l'éco-construction

Développer ces perspectives, sans remettre en question la production alimentaire qui doit rester prioritaire.

Agro-ressources : matières premières renouvelables issues de végétaux, qui fournissent des composés de base pour des applications liées à l'énergie, la chimie, les matériaux… Elles permettent de se substituer à la plupart des produits issus du pétrole.



Syndicat mixte du SCoT - Agence d'Urbanisme Atlantique & Pyrénées
Source : IGN, BD Topo ; Données DREAL .
Etude "Trames vertes et bleues", CPIE Littoral Basque, CPIE Seignanx Adour et MIFENEC

1. Préserver les espaces naturels remarquables constitutifs de la trame verte et bleue

Protéger les réservoirs d'intérêt écologique majeur au niveau national et européen
Répertorier et préserver les réservoirs de biodiversité complémentaires

- Réservoirs de biodiversité de la trame littorale
- Réservoirs de biodiversité de la trame bleue
- Réservoirs de biodiversité de la trame verte

Préserver le réseau des continuités écologiques

- Continuités écologiques liées à la trame littorale
- Continuités écologiques liées à la trame bleue
- Continuités écologiques liées à la trame verte
- Cours d'eau

B.2. Construire un projet pour la biodiversité

Le territoire du SCoT de l'agglomération de Bayonne et du Sud des Landes est un espace où convergent les grandes vallées alluviales de l'Adour et la Nive, la montagne basque et le littoral atlantique. Ces grands ensembles géographiques sur lesquels s'est fixée l'implantation humaine présentent des interactions constituant un cortège de milieux naturels de grand intérêt, base d'un véritable système écologique.

La prise en compte de ce système, véritable socle environnemental du territoire est une ambition forte du projet politique déjà exprimée dans le PADD. Conscients des richesses environnementales issues de ce système environnemental, les élus de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes souhaitent mettre en lumière cette biodiversité dans leur(s) projet(s) et assumer leur part de responsabilité dans sa préservation.

Orientations générales

Assumer la responsabilité du territoire vis-à-vis des enjeux de biodiversité

Donner plus de visibilité aux importantes richesses environnementales présentes sur le territoire tant en termes de diversité que d'ampleur spatiale.

Définir leurs enjeux pour garantir leur maintien

Tenir compte des enjeux propres à cette diversité environnementale pour définir son développement dans une logique vertueuse qui vise à concevoir un projet de moindre coût environnemental.

Promouvoir une vision hiérarchisée de ces enjeux

Fort d'une connaissance plus approfondie de la biodiversité de son territoire, du niveau d'endémisme de certaines espèces et des réglementations existantes sur les milieux naturels protégés, le SCoT identifie trois types de milieux naturels à protéger en priorité. Il a en effet, une responsabilité majeure en Aquitaine pour ses milieux littoraux (dunes, falaises…), ses milieux pyrénéens (landes, pelouses et prairies) ainsi que pour ses cours d'eau et milieux humides (cours d'eau à enjeux pour les poissons amphihalins)

- **Défendre et partager la notion de responsabilité majeure** en définissant notamment les enjeux qui ont conduit le SCoT à cibler particulièrement trois types de milieux naturels
- Définir des priorités d'actions pour répondre aux enjeux de biodiversité
- Inciter à la définition d'enjeux de biodiversité dont la précision est à la mesure de l'échelle de réflexion et de conception du projet

Défendre une protection des habitats naturels articulée sur le couple responsabilité / incidences

Eviter l'urbanisation dans les réservoirs de biodiversité, et - à défaut - évaluer la faisabilité des projets comme précisé ci-dessous

Évaluer la faisabilité des projets d'artificialisation des sols au regard de la nature du projet et de la valeur écologique de l'espace qu'il affecte lors de l'ouverture à l'urbanisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers se situant à l'intérieur des réservoirs de biodiversité. **Il convient d'évaluer la faisabilité de ce changement de d'usage des sols au regard de la valeur environnementale de la zone en appliquant la grille d'analyse croisée de responsabilité écologique** développée ci-après (page 72-73)

Développer une nouvelle manière de concevoir la protection du vivant à travers les continuités écologiques

Dépasser la protection stricte de biotopes en veillant à maintenir les conditions nécessaires à leur bonne fonctionnalité

Les PLU/PLUI et les politiques menées par les collectivités locales préserveront et/ou restaureront les continuités écologiques comme précisé dans le chapitre B.2.2.

Grilles d'analyse responsabilité /incidences

Cette grille d'analyse permet d'orienter les choix des collectivités en croisant le niveau d'incidence du projet d'ouverture à l'urbanisation et le niveau de responsabilité écologique au regard de la nature écologique du site.

Pour le SCoT, les espaces naturels concernés par cette grille d'évaluation sont les zones d'intérêt local considérés comme des réservoirs de biodiversités complémentaires identifiés dans le cadre du SCoT (page 75).

Ces espaces doivent être valorisés, préservés et leurs fonctionnalités garanties sur le long terme. Cela n'induit pas pour autant leur inconstructibilité totale, mais une attention particulière au moment de l'élaboration des projets de planification communaux.

Le SCoT retient un principe de hiérarchisation des espaces naturels, basé sur la notion de responsabilité écologique de notre territoire vis-à-vis de la biodiversité en présence. Cette notion a été construire sur le couple endémisme - représentativité des espèces animales et végétales qu'abritent les milieux naturels.

Le premier tableau ci-contre met en regard les milieux naturels retenus dans le cadre de l'identification des enjeux de biodiversité du territoire avec cette notion de responsabilité écologique.

Le SCoT invite les collectivités à éviter que des ouvertures à l'urbanisation ne viennent perturber, réduire, fragmenter ou détruire ces milieux naturels.

Dans le cas contraire, le SCoT contraint ces projets d'ouverture à l'urbanisation de manière d'autant plus grande que le niveau de responsabilité écologique des milieux naturels impactés est grand.

Ainsi, en application de la grille ci-contre, l'ouverture à l'urbanisation d'un réservoir de biodiversité complémentaire implique :

1/ de vérifier les milieux naturels concernés ;

2/ puis de procéder à l'analyse du niveau d'incidence qu'induirait l'ouverture à l'urbanisation de ce secteur

3/ pour, in fine, définir les possibilités de réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation.

Cette démarche est garante de la préservation des zones naturelles d'un territoire à fort niveau de responsabilité.

Niveau de responsabilité / Trames	Responsabilité avérée	Responsabilité forte	Responsabilité majeure
Trame littorale		Milieux naturels des réservoirs de biodiversité littoraux sableux et rocheux *-Forêts dunaires en contexte urbain*	Milieux naturels des réservoirs de biodiversité littoraux sableux et rocheux *-Dunes* *-Forêts dunaires* *-Rochers et falaises* *-Landes maritimes*
Trame bleue	Milieux naturels des réservoirs de biodiversité de milieux aquatiques *-Tonnes, retenues collinaires, mares*	Milieux naturels des réservoirs de biodiversité de milieux aquatiques *-Lacs et étangs* Milieux naturels des réservoirs de biodiversité liés à l'eau *-Plaines alluviales (barthes)* *-Cariçaies, jonchaies, cladiaies, mégaphorbiaies eutrophes, tourbières et landes tourbeuses* *-Prairies humides* *-Boisements humides alluviaux* *-Talwegs boisés*	Milieux naturels des réservoirs de biodiversité de milieux aquatiques *-Adour et ses ilôts* *-Cours d'eau et fonds de vallons humides associés*
Trame verte	Milieux naturels des réservoirs de biodiversité forestiers et de bocage *-Boisements de coteaux* *-Bocage*	Milieux naturels des réservoirs de biodiversité forestiers, de landes et spécifiques *-Boisements alluviaux* *-Landes arborées à chênes têtards* *-Prairies permanentes* *-Milieux rupestres et cavernicoles* *-Anciens sites d'exploitation*	Milieux naturels des réservoirs de biodiversité de landes et de la montagne basque *-Landes et pelouses (estives)*

Niveau de responsabilité / Niveau d'incidence	Responsabilité avérée	Responsabilité forte	Responsabilité majeure
Perturbation	Réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation	Réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation	Réalisation sous conditions de justification d'intérêt général par le territoire
Réduction	Réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation	Réalisation sous conditions de justification d'intérêt général par le territoire	Non réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation
Fragmentation	Réalisation sous conditions de justification d'intérêt général par le territoire	Non réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation	Non réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation
Destruction	Réalisation sous conditions de justification d'intérêt général par le territoire	Non réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation	Non réalisation du projet d'ouverture à l'urbanisation

B.2.1. Protéger durablement les réservoirs de biodiversité du territoire

Face aux enjeux présents sur le territoire et en application de la loi Engagement National pour l'Environnement, le SCoT inscrit la préservation des milieux naturels d'intérêt « supra-SCoT » et d'intérêt local comme une orientation prioritaire de son projet.

__Les réservoirs de biodiversité__ concernés par la partie B.2.1.a. sont des sites dont la richesse faunistique et floristique est avérée et/ou qui sont désignés et reconnus à travers une :

- *Réglementation : Arrêtés préfectoraux de protection de biotope, réserves naturelles nationales et régionales, réserve nationale de chasse et de la faune sauvage*
- *Maîtrise foncière : Espaces naturels sensibles, sites acquis du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres*
- *Convention : Site RAMSAR*
- *Réglementation et convention d'envergure internationale : sites Natura 2000*
- *Connaissance issues d'inventaires : Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de Type 1, cours d'eau et réservoirs biologiques du SDAGE*

__Les réservoirs de biodiversité complémentaires__ concernés par le chapitre B.2.1.b sont des sites dont la richesse faunistique et floristique a été dévoilée par le recueil de connaissances locales intégré au rapport de présentation du SCoT

Le SCoT vise la préservation de ces réservoirs de biodiversité. Au-delà de la protection réglementaire du foncier, le SCoT préconise la mise en œuvre de plans de gestion pour assurer la pérennité écologique des réservoirs de biodiversité. __Les plans de gestion__ sont des documents d'aides à la décision qui définissent les objectifs et le programme d'un site pour 5 ans sur la base d'un état des lieux complet

B.2.1.a. Protéger strictement les espaces reconnus au niveau national et supra-national

Orientations

- **Maintenir le niveau de protection des réservoirs de biodiversité désignés et reconnus par un statut de protection, de gestion, d'engagement européen ou d'inventaire national ou régional**

Pour les milieux naturels de la directive Habitat (Natura 2000), les modalités de protection et de gestion définies par le DOCOB du site doivent être respectées

Objectifs

- **Délimiter ces réservoirs dans les documents d'urbanisme**

Retranscrire et délimiter ces réservoirs de biodiversité dans lesPLU/PLUi. Mobiliser l'étude relative aux enjeux de préservation de la biodiversité conduite par le SCoT

L'échelle de délimitation des réservoirs de biodiversité dans le SCoT laisse des marges d'appréciation locales, notamment pour ce qui relève des espaces issus d'inventaires (ZNIEFF de type 1 notamment). Des réajustements plus fins des limites sont à réaliser dans le cadre des PLU/PLUi en s'appuyant, si nécessaire, sur des études spécifiques

Adapter le plan de zonage aux évolutions que peuvent connaître les périmètres de préservation de ces espaces dans le cadre des réglementations en vigueur

Délimiter de manière fine les zones humides qualifiées de Réservoir de Biodiversité désignés et reconnus (en veillant tout particulièrement à celles issues du SDAGE ou qui seront identifiées par les SAGE)

- **Protéger les milieux naturels de ces réservoirs**

Rendre prioritairement inconstructibles les zones humides délimitées, y compris en zone urbaine afin de les protéger, prévenir leur destruction et préserver les secteurs qui contribuent à leur alimentation en eau

Interdire tous projets susceptibles d'impacter directement les réservoirs de biodiversité, à l'exception :

- des projets d'intérêt général, lorsqu'ils ne peuvent être situés en dehors de tels espaces de par leur nature et/ou leur fonction (constructions ou installations nécessaires à la mise en valeurs des ressources naturelles…) mais dont la réalisation est

assujettie à la réalisation d'une étude d'impacts et à l'application des modalités définies pour supprimer ou réduire les incidences

- pour le bâti existant, des possibilités d'extension à vocation d'amélioration

Dans ces cas de figure, les périmètres et localisations seront respectivement délimités et déterminés dans les documents d'urbanisme locaux. Les constructions pourront être ainsi autorisées au sein de ces réservoirs de biodiversité à condition qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des milieux naturels, de la biodiversité ainsi qu'à la préservation des sols agricoles et forestiers

Classer les réservoirs de biodiversité en zone naturelle, voire agricole selon la nature d'occupation du sol. Affirmer ainsi la vocation des réservoirs de biodiversité et garantir la protection renforcée de ces espaces agricoles, naturels et forestiers, en limitant néanmoins - en fonction des enjeux environnementaux, les créations de sièges d'exploitation

Prendre en compte les incidences des projets situés à proximité de ces réservoirs

Encadrer les usages dans ces réservoirs de biodiversité

N'autoriser que les activités et usages compatibles avec le maintien de la biodiversité

Concernant la préservation des milieux humides :

- limiter la transformation de leur état initial par l'affouillement, le drainage, l'exhaussement du sol, le retournement des prairies humides, les dépôts de matières…
- interdire toute nouvelle construction, pour les zones humides en relation avec un cours d'eau et les tourbières ;
- classer les zones humides, des cours d'eau et des boisements associés en zones N, notamment les espaces situés de part et d'autre des cours d'eau dans les secteurs proches de l'urbanisation.

Accompagner particulièrement les activités agricoles et sylvicoles nécessaires aux conditions d'existence de cette biodiversité

Préconiser la mise en place d'outils au service de la conservation de la biodiversité

Valoriser ces espaces auprès du public, sous réserve de la capacité des milieux à le recevoir. N'accepter les projets d'aménagement à vocation éducative, pédagogique ou scientifique et de loisirs que si, et seulement si, ces projets ne compromettent pas la qualité et la fonctionnalité écologique de ces espaces

B.2.1.b. Préserver les réservoirs de biodiversité complémentaires identifiés par le SCoT

En adéquation avec les orientations nationales pour la trame verte et bleue et en référence aux principes issus du Grenelle, l'étude biodiversité a permis de révéler des potentiels environnementaux au-delà des seuls sites au patrimoine naturel déjà reconnu, d'approfondir et de valoriser des connaissances (expertises et inventaires locaux) peu utilisées jusqu'à maintenant dans les démarches de planification du territoire.

Orientations

En plus des réservoirs de biodiversité désignés et reconnus par un statut de protection, de gestion, d'engagement européen, ou d'inventaire national ou régional, prèserver les réservoirs de biodiversité intégrés à titre complémentaire en raison de leur richesse faunistique et floristique également avérée.

Objectifs

Préserver les milieux naturels littoraux (dunes, falaises et landes), les estuaires, cours d'eau et zones humides et les landes, prairies et pelouses du massif pyrénéen

Inscrire les espaces correspondant à ces habitats naturels dans les PLU/PLUi, en concertation avec les structures gestionnaires et les acteurs locaux, afin de garantir une occupation du sol en adéquation avec les sensibilités écologiques qu'ils représentent

Étudier plus précisément ces habitats naturels dans les documents de planification communaux et en définir les niveaux de protection

N'autoriser que les activités et usages compatibles avec le maintien de la biodiversité et notamment, en secteur de montagne, les activités agricoles

Accompagner particulièrement les activités agricoles et sylvicoles nécessaires à l'existence de cette biodiversité

Préconiser la mise en place d'outils au service de la conservation de la biodiversité

- **Encadrer l'urbanisation dans ces réservoirs par l'utilisation de grille d'analyse responsabilité/ incidences**
  - **Chaque projet d'ouverture à l'urbanisation se situant à l'intérieur d'un réservoir de biodiversité devra évaluer la valeur** du site au regard de la grille d'analyse croisée de responsabilité écologique et d'incidences (cf. pages 72-73)
  - **La faisabilité de l'ouverture à l'urbanisation justifiée, cette dernière s'attachera nénamoins à tenir compte de la sensibilité écologique du site**

- **Améliorer la connaissance et la gestion de ces patrimoines environnementaux**

Identifier et protéger, par le dispositif juridique le plus approprié, les espaces assurant le maintien d'une biodiversité ordinaire (espaces boisés, haies bocagères, anciens chemins et alignements d'arbres, arbres à cavités…)

Favoriser l'utilisation d'essences locales et proscrire dans les aménagements publics l'utilisation des espèces potentiellement invasives

Pour les sites dont la propriété est publique, mettre en œuvre des actions de préservation pour la valorisation. Les conditions de valorisation des sites seront à évaluer au cas par cas.

Engager des réflexions sur le devenir et la gestion des sites n'ayant pas de gestionnaire à ce jour

B.2.2. Préserver les continuités écologiques

La trame verte, bleue et littorale du SCoT protège les espaces qui garantissent la fonctionnalité écologique du territoire. Cette trame s'accompagne de grands systèmes de continuités écologiques qui maillent les principaux réservoirs de biodiversité.

La préservation des continuités écologiques s'appuie sur les aspects suivants :

- diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces et prendre en compte leur déplacement dans le contexte du changement climatique
- identifier, préserver et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques
- atteindre ou conserver le bon état écologique ou le bon potentiel des eaux de surface et des écosystèmes aquatiques
- prendre en compte la biologie des espèces sauvages
- faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces de la faune et de la flore sauvage
- améliorer la qualité et la diversité des paysages

__Les corridors biologiques__ identifiés aujourd'hui doivent être qualifiés de __corridors biologiques potentiels__. En effet, leur identification ne relèvent pas du reccueil systématique et scientifiquement fiable de données analysant les déplacements réels d'espèces animales ou végétales. En l'absence des données évoquées ci-dessus, le SCoT a retenu une méthode mathématique, basée sur l'occupation des sols et les possibilités théoriques de déplacements d'espèces dans ces espaces.

B.2.2.a. Préserver et favoriser les corridors écologiques des trames vertes, bleues et littorales

Huit grands systèmes naturels assurent l'essentiel des connectivités écologiques à l'échelle du SCoT :

selon l'orientation est-ouest pyrénéenne

- les barthes de l'Adour
- les vallées des autres fleuves côtiers
- les landes et forêts du Pays basque
- la montagne basque

selon l'orientation nord-sud littorale et hydraulique

- le littoral, sableux ou rocheux
- la Nive
- les affluents de l'Adour en rive droite
- les affluents de l'Adour en rive gauche, affluents prenant naissance dans la montagne ou la zone de landes et forêts

Orientations

Préserver ces continuités et améliorer leurs fonctionnalités

Objectifs

Respecter l'intégrité des huit grands systèmes écologiques

Tenir compte de ces grandes continuités d'échelle supra-communale dans les documents d'urbanisme PDU, PLU/PLUi

Rendre compte de la manière dont leur intégrité est assurée

Protéger en priorité les réservoirs de biodiversité en lien direct avec les huit grandes continuités

Remettre en bon état écologique les corridors terrestres et aquatiques des trames verte, bleue et littorales

Décliner dans les PLU/PLUi les trames vertes, bleues et littorales

Délimiter les corridors écologiques à l'échelle du document d'urbanisme local en vérifiant sa pertinence et en veillant à sa cohérence avec les territoires voisins

Préciser, grâce à un travail à l'échelle locale, l'intérêt et la nature de la zone concernée par le corridor écologique identifié à l'échelle du SCoT, et préciser sa fonctionnalité écologique selon les besoins des espèces présentes ou potentielles

Préserver la fonctionnalité des continuités écologiques identifiées par le SCoT

Traduire réglementairement la présence de ces corridors écologiques, afin de préserver, voire conforter leur perméabilité, favorable à la circulation des espèces faunistiques et floristiques

Identifier les zones de tension où il est nécessaire de remettre en bon état les corridors écologiques

Définir un traitement particulier pour les espaces agricoles support de corridors écologiques. Dans les documents d'urbanisme locaux, les classer en zone agricole avec un règlement assurant conjointement les fonctionnalités agricoles et écologiques

Maintenir les continuités écologiques amont-aval par l'aménagement adéquat de tout nouvel ouvrage sur les cours d'eau, voire de remise en état des ruptures de continuité écologiques, en particulier pour les cours d'eau à migrateur amphihalins et ceux en très bon état écologique jouant réservoirs de biodiversité

Maintenir une zone naturelle aux abords des cours d'eau (bandes végétalisées le long des cours d'eau et maintien de zones humides connexes) assurant un rôle d'interface entre le milieu aquatique et les espaces terrestres connectés afin d'assurer les continuités écologiques transversales

Préserver les têtes de bassins versants et le chevelu hydrographique

Dans les PLU, PLUi, recourir aux articles du règlement articles du règlement qui peuvent s'avérer contraignants pour assurer la préservation des continuités écologiques :

- Interdire ou soumettre à conditions les occupations et utilisations du sol pouvant porter atteinte à la préservation d'enjeux environnementaux,
- réglementer les implantations des bâtiments par rapport aux voies et aux limites séparatives, aspect des clôtures, gestion des espaces libres de plantations (listes d'espèces, objectif de surface en espaces verts, réalisation de clôture avec essences locales, maintien de la végétation existante, etc.)

Utiliser les dispositifs du Code de l'urbanisme visant à assurer la protection des éléments de patrimoine, à protéger des terrains agricoles ou à protéger des espaces boisés.

B.2.2.b. Porter un regard particulier sur les corridors écologiques de la trame bleue

Le réseau hydrographique et les milieux humides associés sont les piliers de la richesse et de la diversité de la faune et de la flore du territoire.

Cette richesse naturelle doit être protégée pour l'avenir économique du territoire (tourisme, agriculture…), pour son avenir environnemental (richesses écologiques des milieux aquatiques) et pour son avenir social (élément majeur du cadre de vie).

Les milieux aquatiques sont particulièrement encadrés par des réglementations nationales ou internationales. Ainsi, le SCoT s'inscrit dans le respect et la mise en œuvre des réglementations sur ce thème mais dispose de peu de marge de manœuvre pour aller au-delà.

Orientations

Sur la question générale de la prise en compte de la ressource en eau, l'ambition du SCoT est de s'inscrire dans les orientations du SDAGE Adour-Garonne. Ainsi, pour ce qui concerne les milieux humides et aquatiques, son niveau d'intervention vise à mettre en avant une trame bleue pour laquelle le SCoT définit un projet visant à contribuer à atteindre le bon état écologique des masses d'eau grâce à des actions de lutte contre les pollutions

Objectifs

- **Préserver une zone inconstructible autour des cours d'eau**

Identifier et classer en zone naturelle dans les documents d'urbanisme locaux ces zones d'interfaces autour des cours d'eau pour afficher leur vocation naturelle fondamentale

Conforter cette zone en végétalisant ces secteurs par des bandes enherbées, voire une ripisylve (strate herbacée, arbustive et arborescente) avec des essences locales adaptées au cours d'eau, tout en respectant les exigences de protection des risques naturels

Encourager les structures compétentes à définir précisément sur leur territoire les zones de mobilité des cours d'eau (ou espace de liberté)

- **Diminuer les pollutions de l'eau et l'atteinte au bon état écologique des masses d'eau douce** (Cf. chapitre B.4.)

Les collectivités locales doivent justifier de l'adéquation entre leur projet de développement démographique et leur capacité à assainir les eaux usées dans le respect des obligations réglementaires de performances et en lien avec les services publics compétents en matière d'assainissement. Ces objectifs doivent en particulier guider l'élaboration des documents de planification que sont les zonages d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales

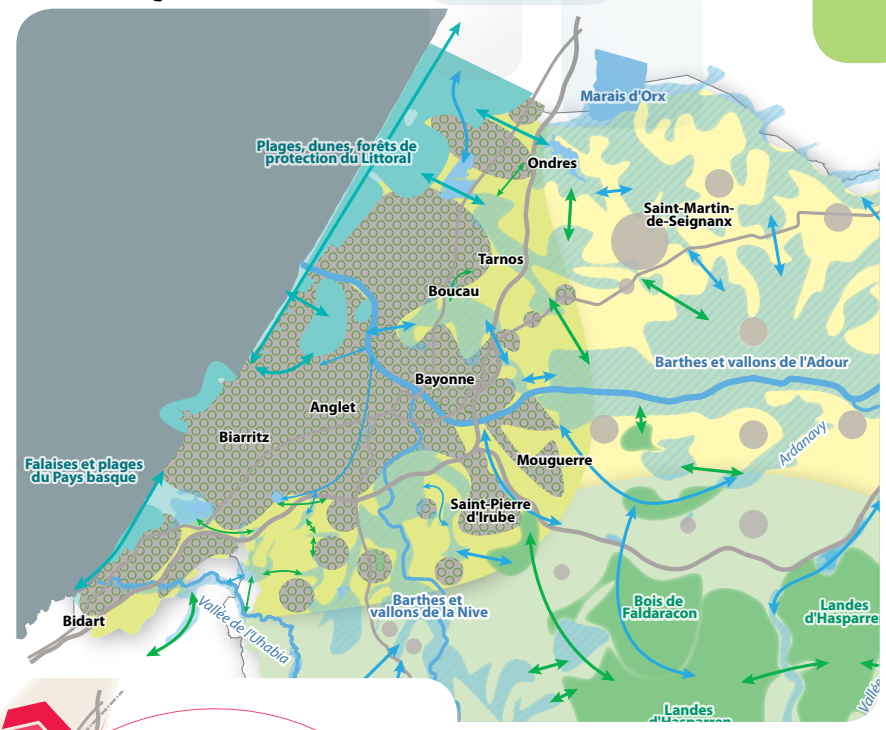
Améliorer les performances des réseaux d'assainissement, la maîtrise et la gestion adaptée de l'assainissement autonome, ainsi que l'adaptation des systèmes d'épuration à la capacité du milieu naturel récepteur afin de prévenir la pollution des cours d'eau et limiter les risques sanitaires générés

Les collectivités locales doivent initier des schémas directeurs des eaux pluviales sur lesquels les documents d'urbanisme locaux pourront s'appuyer

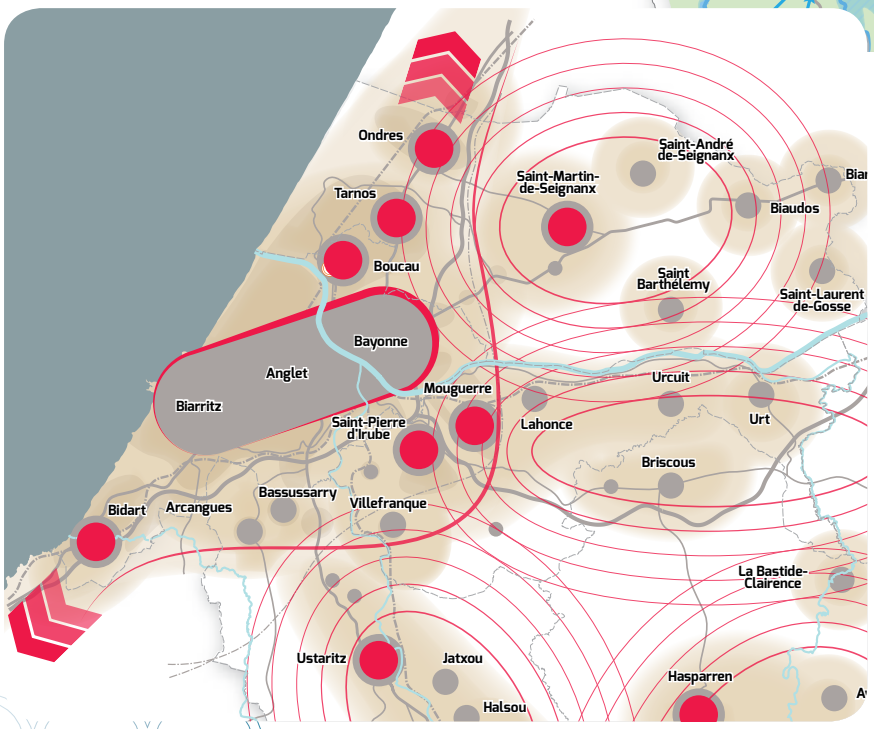
Maîtriser les débits de fuite des espaces imperméabilisés en promouvant notamment, dans les opérations d'aménagement, les techniques favorisant la rétention des eaux de pluie à la parcelle, adaptées au substrat et limitant le ruissellement

Favoriser une gouvernance pérenne et partenariale d'un usage partagé et durable de la ressource en eau notamment par la promotion et le soutien de démarches telles que les SAGE, les contrats de rivière ou de bassin

Armature agro-environnementale



Armature urbaine



Ces cartes sont des agrandissements des cartes des pages 8 et 64. Voir ces pages pour les légendes

B.3. Promouvoir un projet intégré pour le littoral

Le SCoT de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes appréhende l'aménagement de l'espace littoral à une échelle plus vaste que les seules communes littorales, afin de prendre en compte les solidarités territoriales objectives et les liens à établir avec l'arrière-pays. Le SCoT souligne ainsi l'importance des interrelations amont/aval, qui de longue date unissent le littoral à l'intérieur. Il défend également la notion de « cœur d'agglomération » comme espace de référence d'une agglomération littorale ayant à tisser des liens avec les territoires de SCoT au nord comme au sud.

Orientations générales

Préserver les identités des communes littorales

Les sept communes littorales présentent sept profils singuliers, dont il importe de préserver les caractéristiques patrimoniales :

- Bayonne, ville forte et portuaire, capitale en son pays
- Biarritz, port de pêche devenu cité balnéaire
- Boucau et Tarnos, villages ruraux et forestiers devenues villes industrialo-portuaires
- Anglet, village maraicher devenu ville-jardin
- Bidart, village basque sur la falaise
- et Ondres, village landais entre étangs et forêts

Défendre le caractère urbain des communes littorales du SCoT

De manière singulière en Aquitaine, dont le littoral est reconnu au niveau national voire européen comme essentiellement naturel, une part significative des vingt-cinq kilomètres du littoral du SCoT offre donc des paysages habités, urbanisés

Dès lors, le projet en faveur du littoral, développé dans le PADD et porté par le présent document, est nécessairement un « projet de ville ». Projet dont l'enjeu est de construire et de renouveler le dialogue entre le développement de ces collectivités et la nécessaire préservation de la biodiversité et des patrimoines

Mettre en avant le territoire du « cœur d'agglomération » en approche complémentaire aux seules communes littorales comme espace majeur de développement et de rayonnement

Le SCoT, qui souhaite enrayer l'érosion démographique du pôle urbain, met en avant le cœur d'agglomération comme un espace majeur tant pour l'accueil démographique que pour le développement des fonctions métropolitaines du territoire ; cet espace étant le mieux irrigué en matière de transports collectifs

Ainsi, un des enjeux majeurs du cœur d'agglomération vise à organiser le développement urbain de manière à décliner localement les impératifs de la loi littoral – notamment en misant sur le renouvellement urbain et les extensions urbaines situées en profondeur par rapport au trait de côte – tout en assurant un cadre de vie de qualité aux habitants d'aujourd'hui et de demain

Décliner localement les grands principes de la loi littoral afin de répondre aux attendus exprimés par l'Etat dans la note de cadrage de l'évaluation environnementale et de rechercher une plus grande sécurité pour les documents d'urbanisme locaux

Le parti pris du confortement du cœur d'agglomération ne peut s'envisager sans son indispensable corolaire, la protection des espaces à forte valeur patrimoniale et paysagère

Pour ce faire, le SCoT définit les espaces remarquables ainsi que les coupures d'urbanisation

Développer l'émergence d'une vision partagée de l'estuaire de l'Adour

Objectifs

Le fleuve Adour et ses abords constituent un ensemble majeur, vecteur d'identité pour le territoire littoral et berceau historique de l'agglomération.

Afin d'assurer la reconnaissance et la valorisation des patrimoines de l'estuaire de l'Adour, le SCoT invite l'autorité portuaire ainsi que les collectivités riveraines situées dans le cœur d'agglomération à améliorer la connaissance de ces éléments patrimoniaux et à assurer leur restauration et leur valorisation, notamment pour les plus emblématiques.

Par ailleurs, l'estuaire - entendu ici comme le fleuve et ses abords - est réaffirmé par le SCoT comme espace privilégié pour les fonctions suivantes.

Fonctions liées à l'accessibilité du territoire et à la mobilité interne

- accueillir le projet de gare grande vitesse et de création d'un pôle multimodal majeur pour l'ensemble du territoire
- maintenir la desserte ferroviaire des installations portuaires et industrialo-portuaires
- limiter l'effet «frontière» que peut représenter l'Adour entre les deux rives d'une agglomération unique impose l'enjeu de franchissements du fleuve, dans le but notamment de favoriser les circulations douces et les transports collectifs (ouvrages, navettes fluviales...)
- accélérer la réalisation de la voie de contournement du Port de Tarnos déclarée d'utilité publique en 2010
- aménager des circulations douces permettant d'assurer la continuité cyclable des itinéraires du littoral et du piémont pyrénéen

Fonctions économiques

- maintenir et développer les activités portuaires commerciales et/ou industrielles sur les territoires suivants :
  - Secteur de Blancpignon à Anglet
  - Secteur de Saint-Bernard à Bayonne
  - Secteur du quai Saint-Gobain à Boucau
  - Secteur industrialo-portaire à Tarnos et Boucau
- Sur ces mêmes secteurs, mettre en place les actions d'optimisation et de restructuration foncières à même de permettre le développement portuaire (déplacement de la RD 308, relocalisation d'entreprises sans lien avec le port dans les emprises portuaires...)
- mettre en oeuvre les politiques foncières publiques adaptées à ces objectifs économiques
- engager l'autorité portuaire à prendre des mesures d'intégration des sites économiques, afin d'améliorer l'insertion du port dans la ville

Fonctions urbaines mixtes et prise en compte des enjeux de santé publique des habitants riverains du port

- conforter et développer les villes littorales et estuariennes, et notamment, au niveau de l'estuaire, permettre le renouvellement urbain des secteurs centraux des villes de Bayonne et Boucau
- Assurer la prise en compte réciproque du port et de la ville, en adaptant le développement urbain des secteurs situés aux franges du port aux orientations économiques définies
- confirmer les fonctions résidentielles du hameau portuaire de Saint-Bernard
- poursuivre les efforts soutenus de l'autorité portuaire et des industriels en matière de limitation des impacts et de résorption du bruit et des pollutions, notamment en matière de qualité de l'air et de l'eau

Fonctions patrimoniales et environnementales

- préserver les milieux naturels et les continuité écologiques entre ces milieux et l'Adour pour les espaces suivants :
  - Barthes de l'Adour
  - Ruisseau du Moulin d'Esbouc
  - Lazaret
- assurer la valorisation d'espaces d'interface entre la ville et le fleuve :
  - Au centre-ville de Bayonne
  - Sur le quai d'honneur à Bayonne
  - Au niveau de la Cale de Boucau
  - Au niveau du port de plaisance à Anglet
  - Au niveau de l'embouchure dans le secteur de La Digue à Tarnos et de La Barre à Anglet
- préserver et valoriser les patrimoines estuariens : ouvrages d'art de l'embouchure, forme de radoub, perrés, etc.
- mettre en valeur les points de vue sur le fleuve

L'ensemble de ces objectifs appellent le développement de l'information et de la communication autour des enjeux et perspectives de développement du port comme de la ville.

B.3.1. Préserver les caractéristiques paysagères et environnementales du littoral

Orientations

- **Décliner localement les grands principes de la loi littoral relatifs à la préservation des espaces et patrimoines naturels, culturels et paysagers**

- **Développer la reconnaissance des garants d'intérêt plus local de la qualité de vie dans les communes littorales et estuariennes**

B.3.1.a. Protéger la bande littorale en s'appuyant sur la diversité des profils géographiques et des contextes urbains

Objectifs

A partir des éléments ci-après, les PLU préciseront les secteurs concernés et délimiteront la bande dite des 100 mètres, pour les communes situées en façade océanique. Conformément à l'article L.146-4-III, cette bande est comptée à partir du rivage, mais peut être élargie lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à la gestion des risques le justifient.

Bien que densément peuplé, le littoral est peu urbanisé sur les 100 premiers mètres à compter de la limite haute du rivage, à l'exception de Biarritz. En effet, le littoral landais est bordé de dunes puis de forêts, l'urbanisation s'inscrivant plus à l'intérieur (à l'exception des plans-plages). Il en est de même, sur une grande partie du littoral angloy. Néanmoins, sur cette commune, l'urbanisation ne présente pas un retrait aussi net, le quartier de Chiberta ayant été développé dans la forêt (début du 20ème siècle). Au delà de la Pointe Saint-Martin, hauts de falaises et plages ont été largement construits, laissant néanmoins quelques secteurs non urbanisés ou présentant une urbanisation située en retrait.

Ainsi, les espaces non urbanisés, nécessitant de préciser la bande dite des 100 mètres, sont notamment :

- Le littoral sableux de Ondres jusqu'à la Pointe Saint-Martin, en incluant l'extrémité de cette dernière, à l'exception des secteurs qui constituent des fenêtres urbanisées sur cette partie du littoral : secteur de l'estuaire de l'Adour (installations portuaires, équipements publics, commerces et services en rive droite (La Digue) comme en rive gauche (La Barre) et secteur de la Chambre d'Amour (équipements publics, logements et hébergements touristiques, commerces et services...) ;
- La partie du littoral rocheux située entre le secteur de la plage de la Milady et le secteur de la Chapelle Sainte-Madeleine sur les communes de Biarritz et de Bidart.

Eu égard à la gestion des risques liés à l'érosion côtière de la façade littorale, en particulier au sud de l'Adour, la bande dite des 100 m fera l'objet d'ajustements dans le cadre des Plans locaux d'urbanisme une fois la stratégie locale de gestion du trait de côte définie.

La bande dite des 100 mètres, élargie autant que de besoin, est soumise à une inconstructibilité largement contrainte.

Ces espaces, préservés d'une urbanisation en façade littorale, présentent néanmoins d'importants enjeux en matière d'accueil du public. Ainsi, les secteurs à plans-plages des plages accueil loisirs et des plages accueil nature, qui ne sont pas des fenêtres urbanisées, peuvent appeller des aménagements dont il convient de tenir compte, comme décliné ci-après.

B.3.1.b. Organiser l'accueil du public

Objectifs

Les plages constituent l'une des destinations « loisir » privilégiées des habitants du territoire comme des visiteurs et des touristes. C'est ainsi que les plages du territoire font l'objet d'une très importante fréquentation, nécessitant des installations spécifiques (sanitaires, surveillance, activités...).

Le SCoT retient la typologie des plages établit par le GIP Littoral aquitain ainsi que les actions stratégiques qui en découle comme décliné dans le tableau intégrés aux compléments du DOO page 119. Dans leur domaine de compétence, les PLU/PLUi s'attacheront à décliner ces actions stratégiques afin de valoriser ces sites tout en préservant les paysages et l'environnement littoral, notamment pour les plages concernées par des sites Natura 2000.

Les plages du SCoT, classées par typologie, sont les suivantes :

- Plages urbaines : Anglet : La Barre, Les Cavaliers, Marinella, Les Sables d'Or, Le VVF ; Biarritz : Miramar, La Grande Plage, Port Vieux, Côte des Basques, Marbella, Milady
- Plages « accueil loisir » : Ondres : La Centrale ; Tarnos : Le Métro, La Digue ; Anglet : l'Océan, La Madrague, Les Corsaires ; Bidart : Ilbarritz, La Centrale, Uhabia, Parlementia
- Plages « accueil nature » : Bidart : Pavillon royal
- Plages « nature » : Bidart : Erretegia

Par ailleurs, le SCoT précise qu'en vue d'assurer la libre circulation des personnes le long du littoral, les dispositions suivantes sont retenues.

- Afin de tenir compte des enjeux de sécurisation des trafics et installations portuaires, tout en maintenant l'accès à la plage de la Digue (Tarnos), le SCoT promeut la création d'un nouvel accès à cette plage (contournement du port de Bayonne). Ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en date du 20 août 2010.
- Des aménagements seront réalisés sur la commune de Bidart afin d'assurer la continuité piétonne en bord de mer.

B.3.1.c. Identifier et protéger les espaces remarquables du littoral

Objectifs

- **Définir les espaces remarquables du littoral, conformément aux dispositions de l'article L.146-6**

En tenant compte des caractéristiques paysagère, patrimoniale et environnementale, les espaces remarquables sont les suivants :

Au nord de l'Adour :

- le cordon océanique de dunes non fixées (dunes littorales sud Landes);
- les espaces forestiers arrière-littoraux comprenant :
  - la forêt de protection dunaire en large partie dédiée à la sylviculture et ainsi largement dominée par la pinède ;
  - des peuplements plus ou moins mixtes (pins, chênes liège et pédonculés) établis à l'arrière de la forêt de protection et orientés vers la production sylvicole ;
  - des boisements humides accompagnant l'arrière-dune, les cours d'eau et les étangs arrière-littoraux ;
- les milieux aquatiques et zones humides associées au marais d'Orx et du Burret ;
- les fonds de vallées et zones humides des ruisseaux du Moulin d'Esbouc, de Pey, de la Palibe, des Anges, de l'Estay de Pierras et de leurs affluents

Les espaces remarquables ont été définis en application du premier alinéa de l'article L. 146-6 :

- Les dunes, les landes côtières, les plages, les estrans, les falaises et les abords de celles-ci

- Les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer

- Les parties naturelles des estuaires

- Les marais, les vasières, les tourbières, les plans d'eau, les zones humides et milieux temporairement immergés

- Les milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales ; les espaces délimités pour conserver les espèces et les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune

- Les parties naturelles des sites inscrits ou classés ainsi que les réserves naturelles

- Les formations géologiques remarquables

Au sud de l'Adour :

- les éléments relictuels du cordon océanique de dunes fixées sur la commune d'Anglet
- les plages et les pieds de falaises ponctuellement associés
- les falaises, milieux rocheux sur l'ensemble du littoral et notamment au niveau :
  - o de la Chambre d'Amour (falaise « morte »)
  - o des falaises et de l'extrémité de la pointe Saint-Martin (Anglet, Biarritz)
  - o du secteur du rocher de la Vierge (Biarritz)
  - o du secteur situé entre la plage du Pavillon Royal et la plage du Centre à Bidart
  - o du secteur de Parlementia à Bidart
- les landes et forêts littorales d'Erretegia
- les milieux aquatiques et zones humides associées :
  - o du secteur d'Izadia (Anglet)
  - o du lac Mouriscot, zones humides et coteaux boisés associés (Biarritz)
- Les barthes de la Nive rive droite (Bayonne)

Sont également repris en espaces remarquables les secteurs du fleuve Adour situés en interface avec d'autres espaces remarquables ou des coupures d'urbanisation terrestres. Ailleurs, là où le fleuve est en interface avec des espaces urbains mixtes ou économiques, le fleuve sera néanmoins préservé.

La gestion de ces espaces naturels appelle les dispositions suivantes, à intégrer dans les documents d'urbanisme.

A l'issue d'approches écosystémiques permettant d'en conforter le périmètre, les Plans locaux d'urbanisme délimitent finement l'ensemble des espaces remarquables et les classent en zone naturelle protégée permettant de les sauvegarder. A ce titre, des espaces présentant des enjeux de connectivité entre milieux naturels d'intérêt pourront être délimités au titre des espaces naturels remarquables.

N'autoriser que les aménagements légers, à condition qu'ils participent à la gestion, la mise en valeur des lieux et/ou à leur ouverture au public (article R.146-2 du Code de l'urbanisme).

Eu égard au contexte urbain environnant et aux pressions liées à la fréquentation des riverains comme des visiteurs et touristes, il conviendra d'accompagner les pratiques de loisirs afin de limiter ces pressions, notamment en période estivale. Les éventuels aménagements aux abords et à l'intérieur de ces sites devront être conçus de façon à adapter le niveau et les modalités de fréquentation du site à la capacité maximale d'accueil des milieux naturels, qui devront être maintenus dans un bon état de conservation.

Sur les sites concernés par l'élaboration d'un plan plage, ces aménagements devront prendre en compte les stratégies locales, les prescriptions et recommandations de la stratégie régionale du schéma des plans plage du GIP Littoral Aquitain, et être compatibles avec les dits plans plage lorsqu'ils existent.

Les espaces forestiers arrière-littoraux, outre leur rôle de protection vis-à-vis de l'érosion dans le secteur sud Landes, bénéficient d'une large attractivité touristique. Ils sont à ce titre largement ouverts au public et présentent un réseau significatif de pistes piétonnes et cyclables. Ces dernières offrent des opportunités de loisirs et de déplacements non négligeables sur le littoral. Ce réseau local s'inscrivant pleinement dans l'organisation générale des itinéraires cyclables, par exemple avec la véloroute atlantique, il convient de le prendre en compte. Aussi, dans le cadre du présent SCoT, et afin d'assurer le maintien de l'ouverture au public de la forêt, l'ensemble des cheminements cyclables est autorisé, y compris ceux cimentés ou goudronnés afin de tenir compte des caractéristiques du sol sableux qui imposent une mise en œuvre particulière pour assurer la viabilité minimale de tout aménagement. Ces aménagements doivent cependant être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel. Dans ce cadre, il appartient aux PLU de reconduire simplement cette possibilité dans le règlement des zones naturelles concernées, ou d'exclure le réseau cyclable (existant et projeté) des sites et espaces remarquables et les classer en zone naturelle spécifique afin de tenir compte de l'article R.146-2 du Code de l'urbanisme.

B.3.1.d. Identifier, préserver et valoriser les coupures d'urbanisation

Objectifs

Conformément à l'article L.146-2, les coupures d'urbanisation visent à éviter une urbanisation linéaire du littoral. Les espaces naturels retenus comme relevant de coupure d'urbanisation au sens de la loi Littoral sont globalement situés perpendiculairement au rivage. Ils bénéficient d'une ampleur minimale, pertinente à l'échelle du SCoT, et constituent des continuités entre les espaces marins et terrestres intérieurs.

Les coupures d'urbanisation identifiées ci-après ont un rôle essentiel sur un plan écologique et paysager. Ainsi, elles permettent de maintenir des continuités écologiques et naturelles entre la terre et la mer et d'éviter la constitution d'un front urbain continu, offrant l'opportunité de structurer l'agglomération littorale en constituant des aérations cadencées au sein des tissus urbanisés tout en maintenant des paysages naturels caractéristiques, voire des vues sur l'océan. Ces espaces ont également un rôle économique, puisqu'ils peuvent accueillir – sous condition d'insertion optimale et de respect de leur intégrité – des équipements touristiques légers de loisirs et de sports et des activités et équipements liés à la gestion de l'espace, par exemple les équipements nécessaires à l'exploitation des voiries et réseaux, à condition qu'ils ne compromettent pas la protection du site.

- **Les coupures d'urbanisation identifiées sont les suivantes :**
  - Coupure située au nord de l'agglomération d'Ondres, composée en grande partie de boisements
  - Coupure située entre l'agglomération d'Ondres et l'agglomération de Tarnos ; coupure adossée aux étangs arrière-littoraux, notamment les étangs de Garros et du Turc
  - Coupure située entre les agglomérations de Boucau et Tarnos et l'agglomération de Bayonne, correspondant aux seuls coteaux boisés du ruisseau du Moulin d'Esbouc et de Pey et de leurs affluents
  - Coupures d'urbanisation des barthes de l'Adour, de la Nive et de leurs affluents
  - Coupures constituées par les espaces forestiers arrière-littoraux des pinèdes maritimes du Pignada et du Lazaret
  - Coupures reliant le Pignada à l'océan au sein du quartier littoral de Chiberta et, plus au sud, entre l'océan et les espaces rétro-littoraux urbanisés (sables d'Or)
  - Coupures d'urbanisation entre les agglomérations de Biarritz et de Bidart
  - Coupure d'urbanisation de la vallée de l'Uhabia sur la commune de Bidart

- **Préserver et valoriser les coupures d'urbanisation**

Dans le respect des attendus de la loi Littoral, les coupures d'urbanisation proposées sur le littoral possèdent une homogénéité physique et une étendue suffisante pour bénéficier d'une autonomie de fonctionnement.

Après avoir délimité ces coupures d'urbanisation, les PLU prendront les dispositions réglementaires respectant les objectifs suivants :

- d'assurer la protection, voire la restauration si nécessaire et possible, des espaces les plus sensibles ;
- de contribuer, selon les secteurs, au maintien de la sylviculture ou à la ré-impulsion de l'agriculture en excluant cependant la possibilité d'implanter de nouveaux bâtiments sièges d'exploitations
- d'encadrer la valorisation, dans le respect de l'environnement, des activités de sports et de loisirs et les équipements touristiques
- de stabiliser l'urbanisation existante sans création de logements autres que ceux nécessaires aux exploitations agricoles existantes, par simple extension limitée des constructions existantes et reconstructions après sinistre
- d'assurer globalement un libre accès des sites à la population ou tout au moins de limiter les effets de fermeture de l'espace, sauf pour des raisons de sécurité ou de gestion de risques

De plus, les PLU peuvent inscrire à l'échelle de la commune des coupures d'urbanisation plus modestes en taille, afin de préserver et valoriser des continuités écologiques et des paysages d'intérêt local. La protection de ces espaces peut également être prise en compte dans le cadre des espaces naturels urbains protégés

B.3.1.f. Développer la connaissance et les actions en faveur de la nature et de l'agriculture en ville

A l'heure actuelle, la connaissance en matière de nature ordinaire, souvent appellée nature urbaine, est lacunaire sur le territoire du cœur d'agglomération. Il en est de même des usages et pratiques sociales existants sur ces espaces. Enfin, les enjeux du maintien d'une agriculture en zone urbaine sont mal appréhendés.

Objectifs

- **Compléter l'approche des coupures d'urbanisation en intégrant les enjeux liés aux cours d'eau**

Le SCoT met en évidence un réseau de cours d'eau, en contexte semi-naturel ou urbain, qu'il convient de prendre en compte comme éléments constitutif de la trame bleue

- L'Anguillère et la Palibe, contextes semi-naturels
- Le ruisseau du Moulin d'Esbouc et du Moulin de Pey, contextes semi-naturels en amont et urbains en aval de la RD 309
- La Nive, contextes semi-naturels en amont et urbains dans la traversée du centre-ville de Bayonne
- Le ruisseau de l'Aritxague/Pontots, contextes urbains
- Le ruisseau du Maharin, contextes urbains
- Le ruisseau de Lamoulie, contextes semi-naturel en amont et urbains dans la traversée du golf
- L'Uhabia, contextes semi-naturels

- **Prendre en compte ces cours d'eau inscrits dans des contextes très urbains**

En tenant compte des contextes de ces cours d'eau, **les PLU/PLUi s'attacheront à les préserver** par des dispositions réglementaires adaptées permettant :

- en contextes urbain : le maintien voire la restauration de la continuité écologique du seul cours d'eau. Cette disposition n'interdit pas la création de franchissements, si ces derniers intègrent les aménagements adéquats
- en contextes semi-naturels : le maintien voire la restauration de la continuité écologique du cours d'eau et, lorsque possible, des berges et ripisylves

- **Développer les actions en faveur de la qualité du cadre de vie**

Le SCoT engage les collectivités locales à :

- A prévoir dans les PLU/PLUi des thématiques relatives aux patrimoines naturels, culturels et paysagers
- Préserver au mieux les terres agricoles et forestières (forêt landaise). Une attention toute particulière sera portée aux terres maraichères ou horticoles
- Intégrer les enjeux de la préservation de la biodiversité ordinaire, y compris au sein des secteurs en développement d'urbanisation (maintien des fossés, gestion alternative des eaux pluviales, gestion des franges d'opération, maintien d'espaces non-bâtis, gamme végétale adaptée…)
- lutter contre les pollutions

B.3.2. Promouvoir un développement urbain compatible avec les enjeux environnementaux du littoral

Orientations

- **Conforter le cœur d'agglomération dans sa vocation de rayonnement à l'échelle du SCoT voire au-delà tout en assurant la prise en compte des enjeux environnementaux de ce territoire.**

Objectifs

Conforter les fonctionnalités du cœur d'agglomération dans un objectif volontariste de développement durable et de prise en compte des capacités d'accueil du territoire

Eu égard au niveau d'équipements publics de cette partie du territoire SCoT, en infrastructures comme en superstructures et en services, le cœur d'agglomération a vocation à développer les fonctionnalités suivantes :

- Accueil résidentiel, pour 70% des objectifs fixés pour le SCoT, en tenant compte des objectifs de mixité sociale également fixés par le SCoT
- Offre de transports collectifs performants et organisation de la multimodalité aux portes de l'offre urbaine
- Accueil d'équipements publics de rayonnement SCoT et supra-ScoT
- Offre commerciale de rayonnement SCoT et supra-SCoT
- Maintien et confortement des grands équipements de desserte du territoire (gare grande vitesse, aéroport, centre européen de fret...)

Afin d'assurer la soutenabilité de ce développement, il convient d'adapter les politiques publiques, notamment sur les aspects suivants.

Adapter les stations d'épuration aux besoins de la population permanente et de la population estivale, en tenant des épisodes pluvieux estivaux. Eu égard à l'enjeu de la qualité des eaux, et tout particulièrement des eaux de baignade, il convient :

- de mettre en adéquation les capacités épuratoires avec la population résidente et estivale et de traiter le temps sec. Sur ce point, seule la station d'épuration de Saint-Bernard présente des enjeux, notamment dans le cadre du développement des projets urbains de l'estuaire
- de prendre en compte le temps de pluie par des ouvrages adaptés, dans la limite de la pluie mensuelle
- de ne pas aggraver la situation en temps de pluie en interdisant tous nouveaux rejets pluviaux dans les réseaux unitaires
- de prendre des mesures d'adaptation lors d'épisodes pluviaux exceptionnels notamment par la fermeture préventive des plages

Développer une politique intégrée de la mobilité, afin d'optimiser le report modal des habitants du cœur d'agglomération, soit vers les transports en commun, soit vers les circulations douces. L'enjeu portant sur une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre liées au transport

Gérer au mieux les impacts de la saisonnalité touristique

Prendre en compte les risques technologiques et naturels, en particulier les risques d'inondation, d'érosion côtière et de submersion marine. Afin de s'associer à la nouvelle étape de gestion des risques naturels qui s'amorce sur le territoire, le SCoT retient la méthode de travail suivante :

- En premier lieu, il convient d'engager les études permettant de préciser les aléas. En matière de risque d'érosion côtière, l'enjeu porte essentiellement sur le littoral sud de l'Adour. En matière d'inondation et de submersion marine, l'enjeu porte sur la vallée de l'Adour et le territoire des côtiers basques
- La connaissance établie, des stratégies de gestion des risques devront être développées
- Enfin, le SCoT sera modifié ou révisé, afin de tenir compte de ces stratégies et tout particulièrement des volets visant à limiter l'exposition des populations à ces risques

B.3.2.a. Encadrer le développement urbain

Objectifs

- **Caractériser les agglomérations, villages et hameaux existants**

Le SCoT retient les définitions de la circulaire UHC/DU1 n° 2006-31 du 14 mars 2006 relative à l'application de la loi littoral pour définir les hameaux, villages et agglomérations présents sur le territoire.

Les typologies d'agglomérations identifiées par le SCoT sont les suivantes :

1. Les agglomérations du territoire concernent donc des tissus urbains mixtes offrant tout à la fois des logements en nombre significatif, accompagnés ou non d'équipements ou de services à la population. Ces agglomérations intègrent notamment les centres villes des communes littorales ainsi que de nombreux « cœurs de quartiers ». Sont également reprises les agglomérations correspondant à des zones d'activités économiques
2. Deux villages ont été identifié sur les communes de Tarnos et Bidart, eu égard à leur taille, leur niveau d'équipements, mais également des considérations d'aménagement du territoire, ces villages étant éloignés des centres villes
3. Des hameaux ont été identifiés sur la commune de Tarnos

Les agglomérations sont les suivantes :

- agglomération du secteur de Labranère (Ondres), en continuité de l'agglomération de la commune de Labenne (commune littorale située hors périmètre du SCoT)
- agglomération d'Ondres
- à l'ouest de l'A63, agglomération de la rive droite de l'Adour (Bayonne, Boucau, Tarnos) et du pôle urbain (Anglet, Bayonne, Biarritz). Cette agglomération intègre les agglomérations suivantes, situées à l'est de l'A63 :
  - Saint-Etienne et Séqué (Bayonne)
  - Arrousets (Bayonne)
  - Sutar (Anglet)
- agglomération de la zone d'activités économiques d'Ambroise (Saint-Martin-de-Seignanx et Tarnos)
- agglomération du quartier du Port (Mouguerre)
- agglomération de Bidart
- agglomération d'Izarbel à Bidart

Les villages sont les suivants

- village du quartier des Barthes (RD817 à hauteur du carrefour avec les chemins Saubis et Maoubern à Tarnos)
- village du nord-est de Bidart

Les hameaux sont les suivants

- Hameaux situés rue des Barthes à Tarnos, de part et d'autre de l'A63

Un hameau est un petit groupe d'habitations (une dizaine ou une quinzaine de constructions au maximum), pouvant comprendre également d'autres constructions, isolé et distinct du bourg ou du village.

La loi Littoral opère une distinction entre les hameaux et des bâtiments isolés implantés de façon anarchique (mitage). Il n'est nullement nécessaire, pour qu'un groupe de constructions soit qualifié de hameau, qu'il comprenne un commerce, un café ou un service public. Ce qui caractérise le hameau, c'est une taille relativement modeste et le regroupement des constructions. Le rapport de présentation du schéma de cohérence territoriale ou celui du plan local d'urbanisme ou de la carte communale pourront utilement se référer à ces traditions locales pour définir les hameaux.

Les villages sont plus importants que les hameaux et comprennent ou ont compris dans le passé des équipements ou lieux collectifs administratifs, cultuels ou commerciaux, même si, dans certains cas, ces équipements ne sont plus en service, compte tenu de l'évolution des modes de vie.

La notion d'agglomération, au sens de l'article L. 146-4-1 du CU, ne pose pas de problème d'interprétation particulier : il résulte de l'énumération même « agglomérations, villages, hameaux » que le législateur a entendu viser toutes les urbanisations d'une taille supérieure ou de nature différente. Cela peut concerner de nombreux secteurs : une zone d'activité, un ensemble de maisons d'habitation excédant sensiblement la taille d'un hameau ou d'un village, mais qui n'est pas doté des équipements ou lieux collectifs qui caractérisent habituellement un bourg ou un village et bien sûr une ville ou un bourg important constituent notamment une agglomération, au sens de l'article L. 146-4.

- **Renforcer l'urbanisation des agglomérations existantes en lien avec la politique de transports collectifs**

Les agglomérations existantes sont, comme pour l'ensemble des communes du SCoT, les espaces privilégiés d'accueil du développement résidentiel et particulièrement de l'offre de logements nouveaux ou réhabilités. Les centralités urbaines seront également confortés par le déploiement d'activités économiques, de services et de commerces, dans le respect des volets économique et commercial du SCoT

De plus, les espaces situés à proximité des lignes structurantes des réseaux de transports collectifs feront l'objet de politiques d'urbanisme volontaristes permettant d'optimiser au mieux le foncier

- **Contenir l'urbanisation des villages**

Les PLU/PLUi doivent prendre des dispositions visant à contenir l'urbanisation des villages existants : périmètre resseré de la centralité urbaine, extensions éventuelles limitées

- **Inscrire le développement urbain en continuité des agglomérations et des villages**

Les agglomérations et villages listés ci-dessus concernent les seules communes littorales. A deux reprises, il est fait mention d'agglomérations situées sur des communes voisines non littorales. Il s'agit ici d'apprécier le principe de continuité, prévu par l'article L146-4, à partir des agglomérations existantes, qu'elles soient situées sur des communes littorales ou sur des communes voisines

Ces agglomérations et villages ont été définis en tenant compte du fait qu'elles présentent en leur sein les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation évoquées précédemment ; espaces que les PLU devront protéger. Des espaces agricoles, naturels, forestiers ou urbains non bâtis, de respiration naturelle, peuvent être présents et maintenus en leur sein

L'urbanisation future, réalisée en extension, doit s'effectuer en continuité de ces agglomérations et villages

Dans le cadre de l'extension de l'urbanisation, des espaces urbains non bâtis, de respiration naturelle, peuvent être réservés entre les différentes phases d'aménagement à la condition qu'ils s'intègrent dans une trame cohérente d'espaces publics ou communs. Ces espaces doivent pouvoir accueillir des équipements, tels que les cheminements doux, parcs et jardins..., ou valoriser des espaces naturels ou agricoles. Ces trames vertes urbaines, existantes ou projetées, doivent être précisées dans les orientations d'aménagement et de programmation des documents d'urbanisme

L'urbanisation située en continuité d'agglomérations urbaines mixtes ou de villages doit privilégier la mixité des opérations (mixité fonctionnelle, mixité sociale...), sans exclure toutefois une juxtaposition de zones monofonctionnelles

L'urbanisation située en continuité des zones d'activités économiques existantes, dédiées à l'accueil d'entreprises pouvant présenter des risques et nuisances, privilégiera le développement économique

- **Encadrer strictement l'urbanisation dans les hameaux**

Dans les hameaux existants, les PLU peuvent autoriser l'édification de quelques constructions, à l'intérieur ou à la frange du hameau, à condition que l'implantation de ces constructions ne remette pas en cause la taille relativement modeste du hameau

B.3.2.b. Identifier les espaces proches du rivage, afin d'y limiter l'extension de l'urbanisation

Objectifs

- **Définir les espaces proches du rivage, en s'appuyant sur la méthode définie ci-après**

La méthode retenue par le SCoT, et développée ci-après, s'appuie sur les points suivants

Les caractéristiques géographiques des espaces naturels concernés, tout particulièrement sur le littoral landais où la notion de « forêt de protection » a été retenue

La prise en compte des secteurs urbanisés. Pour définir cette notion d'espace proche du rivage dans les espaces urbanisés, le SCoT, conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat et à la doctrine fixée par la circulaire du 14 mars 2006 relative à l'application de la loi Littoral, retient une approche qui combine plusieurs critères pris en compte et fonde, entre autre, la délimitation des espaces proches du rivage sur les critères suivants :

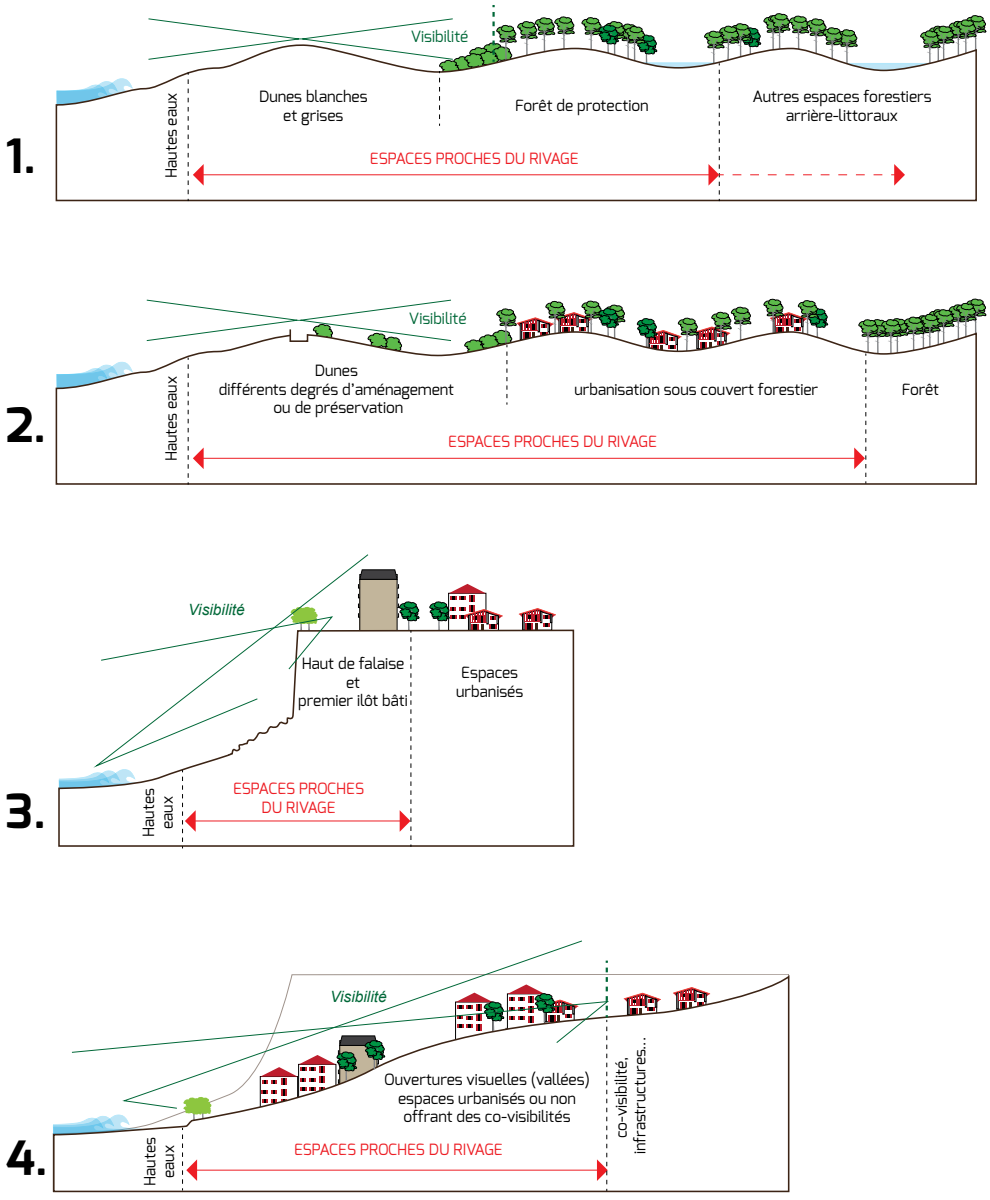
- l'absolue nécessité de prendre en compte les écosystèmes du littoral qui déterminent des ambiances marines distinctes

- la morphologie des sites avec la présence de lignes de crête, l'existence de points de vue sur la mer et donc l'application du principe jurisprudentiel de la visibilité et de la co-visibilité
- la considération de la distance à la mer
- la présence de coupures physiques nettes, telles les fronts bâtis en haut de falaises ou des routes
- et enfin, la cohérence architecturale du quartier à préserver

Les Plans locaux d'urbanisme pourront compléter ces critères, afin de tenir compte de spécificités locales

L'application combinée de ces critères déterminera dans les documents d'urbanisme la limite des espaces proches du rivage. La délimitation adaptée à la configuration des lieux se basera donc sur les différences de co-visibilité en fonction de la topographie :

1. sur les côtes sans autre relief que la dune, la limite visuelle est formée par la végétation arborée et/ou les constructions. Les espaces proches du rivage dessinés seront néanmoins plus importants par l'intégration de la forêt de protection sur le littoral landai
2. dans les zones bâties des côtes sans autre relief que la dune, notamment sur la partie nord de la commune d'Anglet, la limite des espaces proches du rivage s'appuiera sur la lisière du Pignada, intégrant de fait le quartier dit de Chiberta
3. sur les côtes au relief de falaise présentant des fronts urbains sur les communes de Biarritz et de Bidart, la limite des espaces proches du rivage intégrera les îlots de front de mer
4. sur les côtes au relief de falaise et présentant des ouvertures visuelles (vallées fluviales) – sur les



communes d'Anglet, de Biarritz et de Bidart – le regard porte au-delà des premières constructions ou végétations, la limite des espaces proches du rivage s'appuiera sur des critères privilégiant la co-visibilité, parfois adossée à des infrastructures, notamment les plus fréquentées participant ainsi à l'image et donc à l'identité du littoral, et tiendra également compte des milieux naturels et continuités écologiques identifiées

Caractérisation des espaces proches du rivage, afin d'en préciser les enjeux

Afin de prendre en compte la diversité des territoires situés au sein des espaces proches du rivage et d'y appliquer les dispositions de gestion et de développement les plus adaptées, le SCoT discerne plusieurs formes urbaines. Les tissus urbains existants au sein des espaces proches du rivage devront faire l'objet d'une analyse afin de les différencier selon leurs morphologies, fonctions et possibilités/opportunités de mutations par des opérations de renouvellement urbain

On peut d'ores et déjà évoquer :

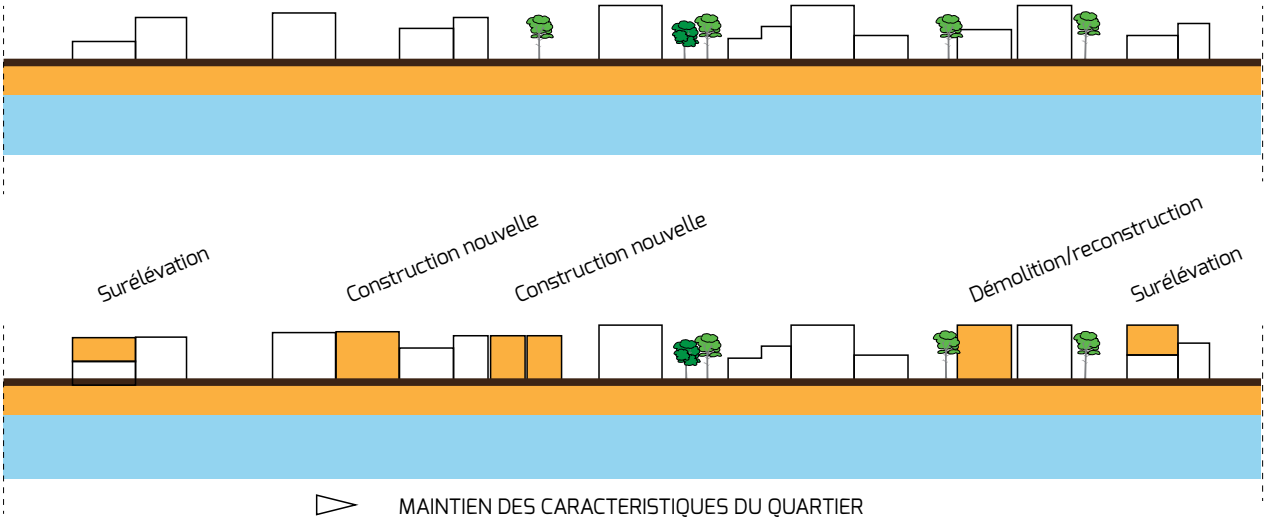
- les parties de centres villes historiques qui constituent des tissus urbains stratégiques pour le renforcement des fonctions de centralité et sur lesquels les efforts de densification et de diversification des fonctions doivent être prioritaires. Il convient néanmoins d'être particulièrement vigilant aux secteurs urbains à forte valeur patrimoniale architecturale, urbanistique ou paysagère, qui doivent être préservés au mieux
- les autres tissus urbains, qui bénéficient de bonnes opportunités de renouvellement urbain
- les secteurs de développement économique qui intègrent les installations portuaires
- les secteurs à vocation touristique, en particulier les terrains de campings, qui doivent faire l'objet d'un soin attentif dans la mesure où ces terrains doivent participer au développement touristique du littoral et au maintien des capacités d'hébergement touristique tout en tenant compte des risques naturels littoraux

Enfin, les espaces proches du rivage intègrent également des espaces naturels composés des espaces naturels remarquables littoraux qui relèvent de l'article L.146-6 du Code de l'urbanisme, d'espaces naturels plus génériques que ceux retenus comme remarquables mais cependant porteurs d'une qualité particulière, certains d'entre eux constituant des coupures d'urbanisation au titre de l'article L.146-2 du Code de l'urbanisme. Les conditions de gestion de ces espaces naturels sont fixées soit plus haut, soit dans la partie B.2. du présent DOO

Modalités de développement de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage

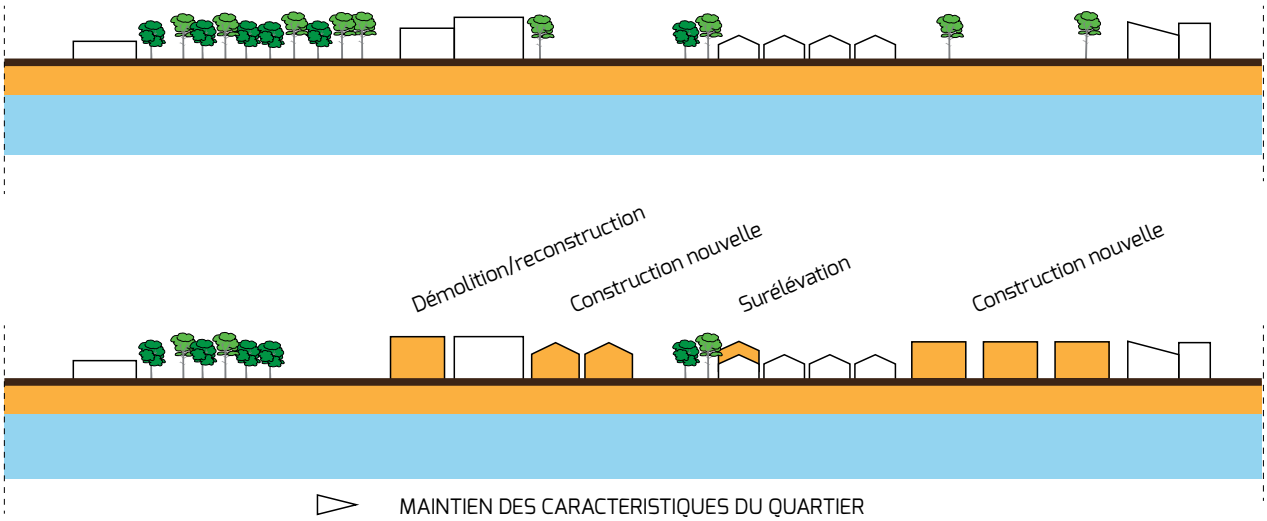
Seule une densification limitée de l'existant est autorisée dans les espaces proches du rivage, en s'adaptant aux morphologies évoquées plus hauts. Conformément à la jurisprudence, ne sont pas constitutives d'extension de l'urbanisation les opérations de construction à l'intérieur du tissu urbain existant dans la mesure où elles s'effectuent dans le respect des hauteurs et des caractéristiques des lieux ; à savoir, le rythme des pleins et des vides, la volumétrie générale et la typologie des projets (voir schémas ci-dessous)

Tissu dense



MAINTIEN DES CARACTERISTIQUES DU QUARTIER
Respect des échelles, des rythmes et des volumétries

Tissu aéré



MAINTIEN DES CARACTERISTIQUES DU QUARTIER
Respect des échelles, des rythmes et des volumétries

B.4. Protéger durablement les ressources en eau

L'eau est un bien commun et précieux partout, mais elle a ici une dimension patrimoniale particulière. Si elle caractérise le territoire et est un vecteur majeur de développement (tourisme, glisse...), elle n'en constitue pas moins un facteur de risque important (inondation, érosion...).

Face à cet enjeu complexe et à une ressource fragile, la coordination de nombreux acteurs est nécessaire pour traduire une politique locale de l'eau, concertée et transversale.

Le SDAGE et les futurs SAGE sont les outils les plus à même de traduire une politique locale de l'eau, que les documents d'urbanisme devront conforter.

Orientations générales

- **Sécuriser, économiser et préserver la ressource en eau potable**

Si la ressource en eau potable est potentiellement abondante, elle dépend largement de captages de surface. Cette ressource peut supporter les besoins estimés à l'horizon 2025, mais pour relever le défi d'une eau disponible et de qualité il convient d'allier mesure et précaution compte tenu de sa vulnérabilité. L'impact des évolutions climatiques est incertain sur la ressource et sa capacité de renouvellement. Il convient donc de s'atteler à la maîtrise des besoins et à la sécurisation des approvisionnements. De même la capacité d'accueil démographique est conditionnée par les capacités actuelles et futures de prélèvement, de traitement ou d'adduction d'eau potable

- **Améliorer la qualité des eaux de baignade et des milieux aquatiques**

Coordonner le développement urbain en lien avec l'optimisation des dispositifs d'assainissement

Gérer les eaux pluviales, à l'échelle des bassins versants et des centralités urbaines

En favorisant l'infiltration plus que l'écoulement, en préservant les zones humides ainsi que les trames vertes et bleues y compris dans les secteurs urbanisés en tant qu'outils de régulations hydrologiques et de lagunage

- **Favoriser le développement des outils de la gouvernance de l'eau**, en relai du SDAGE, notamment avec les bassins versants de l'Adour aval, de la Bidouze, de la Nive et du littoral sud des Landes

B.4.1. Protéger et gérer durablement les ressources en eau potable

Orientations

- **Préserver et sécuriser la ressource en eau potable**

Objectifs

- **Protéger la ressource en eau potable en réponse aux besoins de la population résidente et estivale**

Assurer, dans les documents d'urbanisme, la protection règlementaire des points de captage d'eau potable

Prendre en compte les aires d'alimentation des captages et adapter les conditions de développement sur ces aires au niveau de vulnérabilité de la ressource. Afin de participer à la mise en œuvre de cet objectif, le SCoT reprend en annexe une cartographie des points de captage existants sur sont territoire ainsi que les périmètres existants au moment de l'établissement du projet

Préciser, dans les documents ad hoc, les conditions d'usage des sols en fonction de la sensibilité et de la proximité des captage. En cas de conflits d'usage, la préservation de l'alimentation en eau potable doit prévaloir

Rechercher de nouvelles zones de captage potentielles

- **Rationaliser les actions de sécurisation de l'adduction d'eau potable**

Développer une vision globale des engagements d'interconnexion entre les territoires, à minima à l'échelle du SCoT mais idéalement en dialogue avec les territoires voisins du Sud Pays Basque et de Maremne Adour Côte Sud

- **Subordonner le développement urbain à la capacité de la ressource et des réseaux à garantir l'alimentation en eau potable**

- **Favoriser les économies d'eau potable et promouvoir la récupération des eaux de pluie**

Inciter la mise en œuvre de dispositifs destinés à économiser l'eau dans les constructions neuves et rénovations de bâtiments

Promouvoir les techniques d'aménagement visant la récupération à la parcelle ou dans le logement pour les particuliers selon les règlementations en vigueur, afin notamment de développer l'utilisation des eaux pluviales en substitution de l'eau potable (arrosage, lavage, eau des toilettes, des machines à laver...)

Promouvoir la rétention et la récupération des eaux de pluie pour l'arrosage des espaces publics, le lavage de surfaces autorisées et la mise en place de bassins contribuant à lutter contre les îlots de chaleur

B.4.2. Restaurer des milieux aquatiques et assurer la qualité des eaux de baignade

Orientations

- **Poursuivre la reconquête d'une bonne qualité de l'eau et atteindre les objectifs du SDAGE en matière de qualité des masses d'eau**

Réaliser les objectifs du SDAGE Adour-Garonne et donc à atteindre 60 % de masses d'eau en bon état écologique en 2015

- **Maîtriser les rejets polluants dans les milieux naturels**

- **S'engager dans une bonne prise en compte et une gestion active des eaux pluviales**

Considérer les eaux pluviales comme une ressource en généralisant les approches environnementales de l'aménagement et en reproduisant le cycle naturel

Développer les outils et expertises de gestion alternative des eaux pluviales

Objectifs

- **Circonscrire les derniers foyers majeurs de pollutions industrielles, réduire ou supprimer les rejets de substances dangereuses et toxiques, limiter les pollutions diffuses**

- **Améliorer la gestion des eaux résiduaires urbaines**

Coordonner PLU/PLUi et Schémas d'assainissement. Cet attendu de coordination des outils de planification incite les collectivités à travailler en concertation avec les syndicats compétents et implique que ces derniers répondent favorablement aux demandes communales

Agir sur la qualité des rejets issus de l'assainissement collectif ainsi que ceux de l'habitat et des activités dispersées, afin de :

- Maintenir la conformité avec la réglementation
- Augmenter, si nécessaire, les performances épuratoires pour atteindre le bon état des eaux, en particu-

lier dans les zones d'influence des sites de baignade, réduire les pollutions microbiologiques

- Limiter les risques de pollutions par temps de pluie
- Tenir compte de la vulnérabilité des hydro-éco-régions à caractère montagneux et des têtes de bassins versants
- Promouvoir les techniques alternatives partout où elles seront pertinentes sur le plan environnemental, technique et économique

En matière d'assainissement non collectif, en tenant compte de la faible capacité des sols du territoire et faute d'analyses à l'échelle du territoire des impacts de ce type d'assainissement sur la qualité des cours d'eau et des eaux de baignade, le SCoT retient un principe de précaution décliné de la manière suivante :

- limiter drastiquement, voire interdire l'assainissement non collectif dans les bassins versants des petits fleuves côtiers sensibles à la pollution bactériologique
- développer les outils d'analyse des impacts de l'assainissement collectif et non collectif sur la qualité des milieux récepteurs et des outils de mesure des capacités épuratoires de ces milieux à l'échelle de bassins versants pertinents
- pour gérer l'existant, ou dans le cas de centralités non raccordées à l'assainissement collectif, promouvoir les techniques alternatives lorsqu'elles sont pertinentes sur le plan environnemental, technique et économique

Mettre en adéquation les projets de développement urbain avec la capacité et la performance des systèmes d'épuration à traiter de nouveaux effluents

Prévenir le rejet de polluants

- Prévenir les pollutions d'origine agricole
- Limiter les produits phytosanitaires dans les usages non agricoles et industriels, en particulier dans l'estuaire de l'Adour (cf. Partie 2 - Chapitre 5)

Garantir la qualité structurelle des réseaux d'assainissement et des installations sanitaires, les adapter si nécessaire aux évolutions climatiques

Mieux connaître les sources de contamination par temps secs et par temps de pluie des principaux milieux aquatiques

Améliorer la capacité du territoire à gérer naturellement les crues et les eaux de ruissellement, à l'échelle des bassins versants et du tissu urbain

Favoriser l'infiltration des eaux pluviales à l'échelle des bassin versants, pour limiter la pollution des eaux de baignade et les débits de pointe des cours d'eau

Limiter l'imperméabilisation des sols et promouvoir la mise en œuvre de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales et une meilleure intégration de l'eau dans le milieu urbain

Imposer, dans les PLU/PLUi l'infiltration sur site des eaux pluviales, à la parcelle ou par opération d'aménagement, lorsque les sols seront aptes à infiltration.

Intégrer la question des eaux pluviales dans les documents d'urbanisme locaux

En dehors des secteurs très denses, fixer un pourcentage minimal des sols perméables (espaces verts, gravier, revêtements adaptés…) pour toutes nouvelles constructions

Intégrer les éléments paysagers qui contribuent à la gestion naturelle des eaux (les fossés, les haies, les arbres…) dans les nouvelles constructions, les opérations d'aménagements, les espaces publics

Favoriser des éléments de stockage des eaux à la parcelle (toits végétalisés, récepteurs des eaux pluviales…)

Réaliser et mettre en oeuvre les Schémas directeurs de gestion des eaux pluviales sur l'ensemble des territoires du SCoT

Réaliser des schémas directeurs de gestion des eaux pluviales et mettre en cohérence les PLU/PLUi

- Articuler les documents de planification urbaine et les documents de gestion des eaux (SAGE, contrats de rivière…) en impliquant plus systématiquement les différentes expertises à toutes les échelles et dans tous ces documents

Promouvoir les techniques alternatives de gestion des eaux pluviales et développer les outils et expertises concernant les eaux pluviales indépendamment de la gestion des VRD :

Favoriser l'utilisation de techniques alternatives au « tout tuyau » adaptées aux milieux récepteurs : des techniques d'infiltration (tranchées drainantes, noues, fossés, revêtements de surface poreux…) ou des techniques de rétention (toitures végétalisées, bassins à sec, en eau, enterrés, chaussées réservoirs…)

Valoriser certains corridors écologiques, trames vertes et bleues, à la fois comme sites de liaisons douces et sites permettant la rétention des eaux pluviales en cas de fortes pluies

Promouvoir un cadre de solidarité liant l'amont et l'aval

B.5. Valoriser et gérer les patrimoines du territoire

Il est de coutume de distinguer le patrimoine culturel du patrimoine naturel. Cette approche paraît illusoire comme en témoigne les paysages ruraux basque ou landais où ces patrimoines sont intimement liés : les patrimoines bâtis s'inscrivent dans les patrimoines non bâtis que sont les paysages, qu'habitent des hommes et des femmes porteurs de patrimoines immatériels vivants.

Le SCoT ne limite pas le patrimoine à des ensembles, bâtis ou non, qu'il conviendrait de figer en l'état. Il défend une vision dynamique du patrimoine, considéré ici comme un ensemble vivant en perpétuelle re-création. Si le DOO est irrigué par des préoccupations patrimoniales (dispositions relatives aux patrimoines naturels, aux formes urbaines et aux évolutions des centres bourgs et des centres villes, à la gestion intégrée du littoral, etc.), il reste du chemin reste à parcourir pour affiner le diagnostic et établir des projets en faveur de l'ensemble des patrimoines, en intégrant les enjeux portés par les patrimoines linguistiques.

Le SCoT privilégie donc une approche très large de la notion de patrimoine. Il vise la valorisation de tous les objets patrimoniaux, matériels ou immatériels, qui unissent patrimoine et territoire, les premiers participant à transformer les seconds.

Ces patrimoines contribuent activement à la qualité du cadre de vie et constituent des repères pour les habitants. Il convient donc de mieux les connaître pour les préserver, les valoriser… La richesse et la diversité patrimoniale de ce territoire constituent un avantage notable à l'heure où la recherche d'un cadre de vie de qualité guide grandement les choix individuels.

La préservation et la valorisation du patrimoine est également un enjeu pour incarner le lien entre tradition et modernité et permettre à tous les habitants, entreprises et collectivités de ce territoire de se sentir membres et acteurs d'une communauté de destin.

Orientations générales

Le SCoT invite les collectivités à améliorer la connaissance de leurs patrimoines et à préciser les objectifs de gestion et de valorisation de ces derniers. Ainsi, les grandes orientations du SCoT sont les suivantes.

- **Améliorer la connaissance des patrimoines, notamment via des inventaires**

- **Développer des actions de protection des patrimoines**

Mobiliser les outils réglementaires de protection : secteurs sauvegardés, aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP anciennes ZPPAUP), monuments historiques classés ou inscrits, sites classés ou inscrits, patrimoines d'intérêt local identifiés dans les PLU… Mais, aussi outils de protection des milieux naturels et de la trame verte et bleue développée dans le SCoT.

- **Valoriser les patrimoines via des actions de promotion, des manifestations, etc.**

La valorisation du patrimoine est un enjeu majeur du point de vue social. C'est en effet, l'occasion de mettre en relation l'ancien et le nouveau (en cherchant en particulier à échapper aux approches trop fixistes) ; cet enjeu étant déterminant pour le SCoT eu égard à l'évolution des formes urbaines qu'il défend. Valoriser le patrimoine permet aussi de réaffirmer les fonctions sociales et récréatives des lieux et espaces, dans le respect des enjeux de protection évoqués ci-après.

Le patrimoine est également à promouvoir en tant que levier potentiel pour le développement local et économique (tourisme, métiers d'art…).

- **Promouvoir une gestion du patrimoine s'appuyant sur un cercle d'acteurs le plus large possible – associant cercles locaux et nationaux – pour mobiliser au mieux les outils d'accompagnement financier**

B.5.1. Préserver et valoriser le patrimoine identitaire

Les villes, les bourgs ou les quartiers se sont développés en symbiose avec leur environnement. Plutôt compacts et économes par nécessité, les tissus urbains laissaient une large place aux espaces naturels et agricoles. Le territoire se caractérise ainsi par une très forte imbrication entre les espaces habités et les espaces naturels, agricoles et forestiers.

Orientations

- **Préserver et valoriser tout ce qui fonde l'attractivité et la qualité de vie sur le territoire**

- **Le SCoT promeut des développements qualitatifs, plus respectueux du capital territorial. Pour ce faire, il convient de s'adapter aux spécificités territoriales et paysagères dans lesquelles s'inscrivent ces développements**

Quatre grandes entités territoriales et paysagères sont retenues ici :

- La façade littorale. Cette dernière est composée d'un littoral sableux et d'un littoral rocheux
- les barthes de l'Adour et de la Nive, avec leurs coteaux
- les plateaux et talwegs du Seignanx
- les collines et montagnes basques

- **Mieux gérer les espaces de franges, notamment entre les espaces urbanisés et les espaces naturels, agricoles ou forestiers**

Objectifs

Les documents d'urbanisme disposent d'une large palette d'outils permettant de mieux prendre en compte les patrimoines. Les collectivités doivent s'en saisir davantage, après avoir identifié leurs principaux enjeux et améliorer la connaissance sur ces derniers.

- **Identifier les éléments architecturaux, urbains, végétaux ou paysagers notables à protéger et/ou à valoriser et les éventuels points noirs à traiter**

- **Mettre en œuvre les mesures les plus à même d'assurer la protection et la valorisation des patrimoines locaux**

Se saisir des zonages et les règlements du PLU pour préserver des éléments ponctuels (éléments architecturaux ou végétaux) et maintenir les caractéristiques d'ensembles patrimoniaux significatifs (paysages urbains ou non, ensembles urbains ou paysagers). Chaque commune présente des caractéristiques uniques relevant de son histoire et de la singularité de l'inscription du bourg ou de la ville dans son site. Le projet urbain que retranscrit le PLU s'attachera à rendre compte de ces caractéristiques.

Ces approches seront également l'occasion de définir des réglementations visant à construire les patrimoines de demain : création d'espaces verts et arborés, règles architecturales…

- **Répondre aux enjeux de renouvellement urbain et d'extension en renforçant les caractéristiques architecturales et urbaines qui ont façonné l'identité collective et les spécificités locales**

Réhabiliter les bâtiments existants, pour répondre aussi bien aux enjeux de préservation qu'aux besoins de la population : logements, équipements publics, etc.

Travailler les interactions entre nouveaux aménagements et restauration de patrimoines

Respecter, mais aussi réinterpréter, l'organisation traditionnelle des centralités existantes

Adapter les aménagements urbains pour ne pas porter atteinte aux sites d'intérêt et leurs abords, mais au contraire les valoriser

Intégrer l'architecture contemporaine et mettre en dialogue qualité de l'architecture traditionnelle et projets contemporains…

- **Promouvoir le recours aux espèces végétales locales dans les opérations d'aménagement et les espaces publics, pour conforter la biodiversité du territoire et limiter la diffusion de plantes invasives.**

B.5.2. Prévenir la banalisation des paysages

Les paysages d'exception du territoire évoluent de manière parfois rapide, sous la pression du développement urbain amorcée de manière notoire à partir des années 70. Cette évolution rime trop souvent avec banalisation, essentiellement du fait de la standardisation des constructions nouvelles (étalement urbain, maisons pastichant les styles néo-basque ou néo-landais, urbanisme de commercial uniformisé, disparition du patrimoine végétal, etc.).

Aussi, le SCoT précise des objectifs pour chaque grand ensemble paysager.

Orientations

- **Garantir la préservation et la qualité des paysages nécessite de considérer la localisation et l'impact des développements urbains à toutes les échelles de perception (depuis le piéton, jusqu'aux vues lointaines)**

- **Le SCoT affirme l'importance des panoramas** et des vues depuis les belvédères, les sentiers côtiers, les routes…

Le maintien des co-visibilités, lorsqu'elles existent, doit être un objectif constant des aménagements et opérations tant en milieu urbain qu'en milieu naturel. La préservation et la mise en valeur des vues devraient s'inscrire dans des réflexions d'aménagements intégrées respectueuses des spécificités des unités paysagères et des continuités vertes et bleues

- **Poser le principe des bourgs, villages et quartiers compacts en lien avec leur environnement agro-naturel comme un élément identitaire majeur**

- **Mieux gérer les franges urbaines (éco-lisières, traitement des entrées de villes, signalétique, publicités…)**

Objectifs

- **liés aux panoramas, perspectives et ouvertures sur le paysage**

Identifier les belvédères et cônes de vue les plus significatifs et rechercher le maintien de vues panoramiques.

Il s'agit notamment de points de vue sur l'océan, de belvédères sur les vallées de l'Adour ou de la Nive, de vues sur l'horizon montagnard, de vues emblématiques sur les silhouettes villageoises, etc.

Définir des coupures d'urbanisation, dans les documents d'urbanisme, à l'instar de la loi Littoral pour garantir sur le long terme des perspectives sur le paysage et des continuités écologiques et paysagères.

Préciser le périmètre de la centralité, ou des centralités lorsqu'il y en a plusieurs, dans les documents d'urbanisme (cf. partie 1 – Volet 4), et déterminer les conditions d'aménagement des espaces de transition entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis.

Favoriser l'accès au paysage depuis les liaisons douces, promouvoir des plans vélos et des itinéraires adaptés également à cette ambition.

- **liés aux paysages littoraux du littoral sableux et du littoral rocheux**

Promouvoir une vision intégrée du littoral

- Sur ce sujet voir le chapitre B.3.

Mettre en valeur l'estuaire de l'Adour

- Sur ce sujet voir le chapitre B.3.

Rechercher l'amélioration de la qualité des paysages le long des principales infrastructures de transports du cœur d'agglomération par des approches urbaines, architecturales et paysagères à l'échelle d'itinéraires (RD810, boulevard du BAB, etc.)

Les collectivités peuvent ainsi retenir le principe de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, y compris sur des itinéraires qui ne relèvent pas de cette réglementation

Développer l'insertion urbaine, paysagère et environnementale des campings

- **liés aux paysages des grandes barthes de l'Adour et de la Nive**

Préserver les boisements des premiers versants et les crêtes de la vallée de la vallée de l'Adour, pour leur valeur visuelle et leur contribution à la structuration du grand paysage.

Développer toute démarche de valorisation des attraits écologiques des barthes de l'Adour et de la Nive, entités naturelles remarquables par leur ampleur mais aussi pour leur richesse faunistique, constituant des points de passage pour de nombreuses espèces migratrices, notamment via la pérennisation d'activité agricole prenant en compte les enjeux naturalistes.

Préserver la silhouette et l'identité rurale des bourgs et villages, en veillant à ne pas autoriser des opérations aux hauteurs disproportionnées et empêcher l'extension pavillonnaire qui tend à joindre les agglomérations faisant disparaître le contexte paysager.

Objectifs liés aux paysages des plateaux et talwegs du Seignanx

Maîtriser l'urbanisation linéaire le long des axes routiers et recentrer le développement dans les bourgs et les quartiers pour restaurer l'organisation historique du bâti.

Améliorer la qualité des paysages le long de la RD 817 par des approches urbaines, architecturales et paysagères à l'échelle de l'itinéraire.

Les collectivités peuvent ainsi retenir le principe de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme, y compris sur des itinéraires qui ne relèvent pas de cette réglementation.

Définir les principes permettant d'assurer le maintien d'horizons dégagés sur les Pyrénées

Éviter tout projet de construction dans, ou à proximité immédiate des talwegs. Rappelons que les remblais sauvages sont interdits.

Objectifs liés aux paysages des collines et de la montagne basque

Promouvoir une vision intégrée de la montagne qui unisse préservation des activités agro-pastorales et promotion d'une activité touristique respectueuse et compatible avec les activités agro-pastorales et la préservation des milieux naturels

Porter une attention toute particulière à certaines unités paysagères tout à fait caractéristiques des paysages des vallées et massifs basques, notamment :

- de la vallée de l'Arberoue
- du massif de l'Ursuya
- de l'ensemble de massifs du sud de la commune d'Itaxassou
- du massif du Baïgura

Améliorer la qualité des paysages des routes départementales 932, 918, 21 et 936 par des approches urbaines, architecturales et paysagères à l'échelle de l'itinéraire

Les collectivités peuvent ainsi retenir le principe de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme *(« en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 ou 100 mètres de part et d'autre de l'axe »)*, y compris sur des itinéraires qui ne relèvent pas de cette réglementation

Maîtriser l'urbanisation linéaire le long des axes, des crêtes et la privatisation des vues :

- Recentrer le développement dans les bourgs et les quartiers pour restaurer l'organisation historique du bâti et maîtriser la privatisation des points de vue
- Assurer l'intégration paysagère des constructions en tenant compte de la co-visibilité depuis les bourgs et les versants

Préconiser une implantation du bâti adaptée aux spécificités de la topographie et ne pas créer de rupture avec le terrain naturel ; privilégier les constructions en déblai plutôt qu'en remblai

Favoriser dans les villes et les bourgs des politiques de préservation des vieux arbres, et de replantation d'arbres ou de reconstitution des franges végétales

B.5.2.a. Prévenir la banalisation des paysages des entrées de ville

Les entrées de villes sont des espaces stratégiques d'intervention pour prévenir la banalisation des paysages. Elles assurent la transition entre les espaces ruraux et les espaces urbanisés..

L'entrée de ville constitue la première perception de la ville. Pour un territoire touristique qui fonde sa notoriété sur ses paysages et la qualité de son cadre de vie, celles-ci jouent un rôle symbolique dans la promotion du territoire.

Il s'agit de restreindre la prolifération désordonnée des constructions et des enseignes publicitaires en particulier le long des voies à grande circulation et de promouvoir des aménagements de qualités aux entrées de villes du territoire.

Orientations

- **Reconnaître le rôle stratégique des entrées et traversées de villes dans la perception du territoire. L'accès aux gares, à l'aéroport et au port sont à considérer comme des entrées de ville majeures**

- **Promouvoir des réflexions d'aménagement global, de type « plans-guides » sur ces sites**

- **Rechercher une insertion qualitative des activités économiques et commerciales existantes et futures (cf. partie 1 – Chapitres A.4., A.5. et A.6.)**

Objectifs

- **Valoriser les éléments paysagers et patrimoniaux existants**

Mettre en scène ces éléments aux entrées de villes alignement d'arbres, petits patrimoines, vues…)

Mettre en scène les ouvertures visuelles sur les éléments structurants du paysage (vers la mer, vallées, collines, montagne…)

- **Cesser l'urbanisation linéaire le long des axes routiers et aménager les transitions urbaines en s'appuyant sur les divers types de coupures** (coupures « vertes » en différenciant les espaces naturels ou agricoles et les espaces urbains, coupures liées à des cônes de vision ou points de vue remarquables ou coupures liées à des spécificités topographiques, paysagères…)

- **Favoriser un partage modal de la voirie, pour contribuer au développement des transports publics et des modes doux, et contribuer à l'intégration urbaine de ces voies**

- **Réglementer les formes urbaines, les aménagements des espaces publics et privés pour des fronts bâtis de qualité**

- **Mener des réflexions globales d'aménagement, adaptées à chaque site, pour une meilleure insertion urbaine, paysagère et environnementale des entrées de ville ou d'agglomération**

Maintenir des séquences ouvertes le long des infrastructures primaires et secondaires, pour souligner la qualité des espaces naturels et agricoles traversés ;

Mettre en valeur les coupures d'urbanisation (y compris les coupures entre bourgs, hameaux et quartiers dans les espaces de vie de l'intérieur) ;

Intégrer des orientations d'aménagement et de programmation sur les entrées de villes, notamment concernant les types de végétalisation et d'essences à planter, l'organisation des espaces publics, l'intégration de cheminements doux, etc.

Interdire les développements linéaires le long des voies à grande circulation, des routes nationales et départementales

Coordonner les règlements locaux de signalétique et de publicité

Sécuriser les axes et cheminements des modes doux, limiter les accès nouveaux, etc.

B.5.3.Améliorer la qualité des cadres de vie : valoriser les trames vertes et bleues en milieu urbain

La plupart des centralités du territoire bénéficient d'un environnement naturel et agricole remarquable, mais fragile. La trame verte et bleue, souvent considérée comme une contrainte, génère en fait de nombreuses opportunités et à ce titre elle doit être désormais considérée comme un outil incontournable du projet urbain. Elle est un puissant vecteur de qualité du cadre de vie, qui doit bénéficier à tous et être approprié par chacun.

Orientations

- **Pérenniser, promouvoir et développer la présence de la nature en milieu urbain, à toutes les échelles**

Rendre lisible et accessible la trame verte et bleue aux habitants, pour les sensibiliser aux enjeux environnementaux locaux et renforcer leur appropriation du territoire

- **Faire des trames vertes et bleues des supports potentiels de loisirs, dans le respect de la sensibilité des milieux**

Objectifs

- **Consolider la trame écologique en ville**

Identifier les espaces de nature, publics ou privés qui participent au maintien des fonctionnalités écologiques de la TVB du territoire

Préserver ce réseau en mettant en œuvre des actions adéquates (espaces verts de pleine terre, essences locales, gestion différenciée…)

Faciliter sa restauration ou sa pérennisation de réseaux de nature urbaine, même indépendemment de la TVB ; mais bénéfique tant pour la flore, la faune que pour les habitants

- **Valoriser certains corridors de la TVB comme support de loisirs et d'appropriation du territoire par les habitants**

Promouvoir des usages concomitants (liaisons douces et/ou sites d'expansion des eaux…).

les promouvoir comme des espaces de loisirs, de médiation sociale, de valorisation du patrimoine, de régulation des crues, de lagunage…

- **Affirmer les fonctionnalités des cours d'eau et des zones humides dans le tissu urbains**

Inventorier l'ensemble des cours d'eau, les répertorier et les protéger dans les documents d'urbanisme avec un règlement adapté

Prévoir, avec les gestionnaires ad hoc, les mesures de suivi et de remise en état, les mesures de protection des berges et d'entretien pour assurer l'écoulement des eaux…

Lorsque c'est possible, promouvoir ces espaces à des fins de loisirs, de mobilités douces, de convivialité, de valorisation du patrimoine, de régulation des crues, de lagunage…

- **Adapter les modes d'urbanisation pour renforcer la proximité avec la nature**

Associer densité et qualité du cadre de vie par des formes urbaines adaptées à chaque spécificité topographique et contrainte environnementale

Ancrer les développements urbains, de préférence à enveloppe urbaine constante, dans le socle environnemental et agricole en mobilisant intelligemment les ressources locales

Inscrire la nature dans les projets urbains au plus près des habitants (maraîchage, jardins familiaux, végéta-

lisation des espaces publics…) et ainsi contribuer à la restauration des continuités écologiques

Pour les collectivités dont les développements dans l'enveloppe de la centralité seraient trop contraints au regard de la fragilité des milieux ou des caractéristiques paysagères propres à cette communes (ville-jardin…) , un report du développement sur d'autres centralités ou secteurs d'opportunité est envisageable. Mais la démonstration doit être faite de l'impossibilité d'intervenir dans l'enveloppe urbaine existante.

- **Etudier, au regard du contexte urbain et climatique local, quelles sont les actions à mener pour anticiper voire réduire les îlots de chaleurs urbains** Réfléchir à l'organisation des zones urbaines en lien avec la TVB et les espaces publics (nature des matériaux, végétations, surfaces perméables..)

B.6. Se développer durablement en tenant compte des risques naturels et technologiques

Le développement urbain est facteur de risques et de nuisances qui directement, ou indirectement, compromettent la qualité de vie voire portent atteinte à la santé de certains habitant : risques naturels, bruits, pollutions, dégradation de la qualité de l'air... Se préoccuper du bien être de tous et de chacun nécessite d'agir à plusieurs niveau : limiter au maximum l'exposition des habitants à ces risques et nuisances, limiter ces risques et nuisances enfin les intégrer dans la conception des aménagements.

Pour développer la culture du risque qui parfois fait défaut, il convient d'objectiver ces risques, de mieux comprendre où sont les responsabilités des collectivités et de pouvoir mettre en cohérence l'ensemble des actions et des acteurs. Ce travail est à mener, il ne relève pas du syndicat mixte, mais celui-ci souhaite y contribuer.

Le SCoT fait référence aux sources de risques connues à la date de son approbation.

Orientations générales

- **Transformer les risques naturels en opportunités : aménager durablement le territoire et limiter l'exposition**
- **Assurer la santé publique**
- **Agir pour limiter le changement climatique**

Le risque majeur est la possibilité d'un événement d'origine naturelle ou anthropique (provoqué directement ou indirectement par l'action ou l'intervention de l'homme), dont les effets peuvent mettre en jeu un grand nombre de personnes, occasionner des dommages importants et dépasser les capacités de réaction de la société.

L'existence d'un risque majeur est liée :

- *d'une part à la présence d'un événement ou aléa, qui est la manifestation d'un phénomène naturel ou anthropique ;*
- *d'autre part à l'existence d'enjeux, qui représentent l'ensemble des personnes et des biens (ayant une valeur monétaire ou non monétaire) pouvant être affectés par un phénomène. Les conséquences d'un risque majeur sur les enjeux se mesurent en termes de vulnérabilité.*

Source : DDMR 64 - 2012

B.6.1. Aménager durablement le territoire , en intégrant les risques et en limitant l'exposition des personnes et des biens à ces nuisances

B.6.1.a Prendre en compte le risque inondation

Avec une pluviométrie importante, des bassins versants pentus et restreints et de grandes plaines alluviales, le territoire du SCoT est particulièrement sensible aux inondations. De plus, les effets de marées peuvent amplifier ces risques sur les zones littorale et estuarienne.

Les risques d'inondations les plus importants sont liés :

- aux crues rapides - la Vallée de la Nive
- aux crues lentes - le bassin de l'Adour

Globalement, le niveau du risque d'inondation est aggravé par la rencontre de plusieurs facteurs : les différentes crues, les ruissellements pluviaux et les marées. Les enjeux en matière de submersion marine restent à appréhender. Afin de tenir compte de ces risques, de nombreuses communes sont dotées de Plans de préventions du risque d'inondation.

La gestion du risque inondation renvoie également aux fonctionnalités de la trame bleue et à la préservation de celles-ci peut diminuer la vulnérabilité du territoire. Cf. Partie B - chapitre 2 et 4,

Un territoire à risque important d'inondation (TRI) Côtier Basque a été identifié en 2012. Pour le territoire du SCoT, Il concerne les communes suivantes : Anglet, Bayonne, Biarritz, Bidart, Boucau, Lahonce, Mouguerre, Tarnos.

Orientations

Dans le respect des orientations du SDAGE Adour-Garonne, ainsi que les réglementations des Plans de prévention des risques d'inondation (PPRi), le SCoT rappelle la nécessité de combiner la protection des personnes et des biens avec la réduction du risque inondation et de développer une culture du risque

Objectifs

- **Réduire le risque en limitant les populations et les biens exposés**

- **Lorsque possible, se développer en tenant compte de l'aléa inondation**

Respecter les zonages telles que définis dans les PPRi approuvés (les zones inconstructibles et les zones constructibles avec prescriptions)

- **Mesurer le risque et analyser les milieux pour adapter l'aménagement aux enjeux**

- **Élaborer ou réviser les outils et documents appropriés permettant une meilleure connaissance des risques selon les sites : PPRI, plans de gestion des risques d'inondation, schémas d'assainisse¬ment des eaux pluviales**

En absence de PPRi approuvé ou en cours, les communes soumises au risque d'inondation profiteront de l'élaboration ou de la révision de leur document d'urbanisme pour faire apparaître les zones inondables dans leur PLU/PLUi (en mobilisant l'Atlas des Zones Inondables (AZI), les données locales, les cartographies des TRI...)

Maîtriser le développement à l'intérieur de ces zones

Identifier les lits majeurs, les champs d'expansion naturelle des crues et les zones humides à l'échelle communale et les préserver de toute urbanisation nouvelle entre autres pour leur fonction de régulation des risques d'inondation

- **Limiter la vulnérabilité des personnes et des biens face au risque inondation**

- **Adapter les bâtiments existants situés dans des zones inondables**

B.6.1.b. Prendre en compte le risque sismique

Objectifs

- **Appliquer les règles de construction parasismique au niveau communale sur le bâti neuf, en fonction de la zone de sismicité et du type de bâtiment**

__Ruissellement pluvial__ : lié à l'imperméabilisation du sol et les pratiques qui limitent l'infiltration des précipitations et accentuent le ruissellement

__Crues lentes ou de plaine__ quand la rivière sort de son lit lentement et peut inonder la plaine pendant une période relativement longue, généralement pendant la saison froide.

__Crues rapides__ : liées à des· périodes de précipitations intenses, où les eaux ruissellent et se concentrent rapidement dans les cours d'eau

__Crues torrentielles__ : des crues dévastatrices provoquées par des précipitations extrêmes s'abattant sur des bassins versants fortement pentus

__Submersion marine__ : dans les zones estuariennes et littorales, provoquée par la conjonction d'une crue, de vents violents, d'un fort coefficient de marée...)

B.6.1.c. Prendre en compte l'aléa érosion côtière

Sur le territoire du SCoT, le principal risque de mouvements de terrain est lié à l'érosion littorale. Ce phénomène naturel affecte les côtes sableuses soumises à l'érosion par les vagues et les courants, ainsi que les côtes rocheuses par le glissement et l'effondrement liés aux ruissellements dans les falaises ; la mer soustrayant les matériaux ainsi éboulés. Une étude d'aléa a été réalisée à l'échelle de l'Aquitaine. Pour le territoire du SCoT, les communes landaises du SCoT ne présentent pas d'aléa identifié, étant protégées par la digue portuaire. En revanche, les communes littorales des Pyrénées-Atlantiques (Anglet, Biarritz et Bidart) sont fortement concernées par ce risque. Bien que le phénomène intervienne sur une période longue, certaines habitations seraient directement menacées par l'avancée de l'océan.

Le SCoT, prenant en compte la stratégie de gestion du risque d'érosion côtière élaborée par le GIP Littoral aquitain, invite les collectivités concernées par ce risque à s'engager dans la réalisation d'une stratégie locale.

Orientations

Développer une stratégie locale, déclinant les stratégies nationale et régionale, pour minimiser les conséquences du risque d'érosion

Objectifs

- **Prendre en compte l'aléa relatif à l'érosion littorale**

En l'attente de la stratégie locale, les PLU/PLUi limiteront la constructibilité des secteurs à enjeux, afin de ne pas augmenter les enjeux, en particulier pour des constructions exposant des populations

Recommander des dispositions constructives pour mieux adapter les projets au contexte géologique local

- **En tenant compte de la stratégie régionale de gestion du trait de côte, plusieurs modalités de gestion se dégagent. La stratégie locale s'attachera à retenir les modalités adaptées aux aléas et aux enjeux identifiés**
  - Suivre l'évolution naturelle là où les enjeux ne justifient pas une action
  - Intervenir de façon limitée en accompagnant le processus naturel (rideaux brise-vents, plantation des dunes…)
  - Organiser le repli des constructions et des équipements derrière une nouvelle ligne de défense naturelle ou aménagée (réserver les espaces littoraux aux structures légères, tels que les campings et les espaces de loisirs, réorganiser la ville en l'éloignant du littoral…);
  - Maintenir le trait de côte grâce à des techniques de protection, et notamment en favorisant des méthodes douces (rechargement de plage…)

- **Évaluer les impacts de la stratégie locale sur l'ensemble du territoire, en particulier du point de vue de la biodiversité**

- **Prendre en compte la stratégie locale dans le SCoT**

Afin de prendre en compte les conclusions de cette stratégies, le SCoT pourra être modifié ou révisé

Erosion littorale *: l'érosion des côtes sableuses par les vagues et les courants marins, et des côtes rocheuses par glissement et effondrement lié aux vagues et aux ruissellements*

B.6.2 Assurer la santé publique : prévenir et réduire les risques technologiques, les pollutions et les nuisances

B.6.2.a. Maitriser l'urbanisation autour des sites de risques industriels et miniers

Afin d'en limiter l'occurrence et les conséquences, les établissements pouvant présenter des risques pour la santé, la sécurité ou l'environnement, sont soumis à une réglementation et à des contrôles réguliers.

Le Dossier départemental des Risques Majeurs identifie des actions préventives de diverses formes :

- L'étude de danger
- La maîtrise de l'urbanisation
- La surveillance et le contrôle des installations
- L'information et l'éducation sur les risques
- L'alerte et le Plan Particulier d'Intervention (PPI)

Concernant la maîtrise de l'urbanisation, la loi impose l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) autour des établissements SEVESO.

Ils délimitent un périmètre d'exposition aux risques dans lequel :

- toute nouvelle construction est interdite ou subordonnée au respect de certaines prescriptions ;
- les communes peuvent instaurer le droit de préemption urbain.

A ce jour, seul l'établissement LBC Bayonne à Tarnos est classé SEVESO II seuil AS (autorisation avec servitudes).

Cet établissement, de stockage d'hydrocarbures et de produits chimiques liquides, fait l'objet d'un Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) en cours d'élaboration.

Deux établissements sont classés SEVESO seuil bas :

- Société SOGIF (Société des Gaz Industriels de France) du groupe Air Liquide France Industries – Localisé à Tarnos sur le site industriel de l'Aciérie de l'Atlantique
- GEIE Bayonne Manutention, installation de réception, stockage et conditionnement d'engrais – également localisé à Tarnos

Les communes de Tarnos, Boucau et Bayonne sont identifiées dans les DDRM 64 et 40 comme étant concernées par le risque industriel.

Le DOO prend également en compte les sites présentant d'importantes nuisantes ainsi que les risques miniers.

Orientations

En prévention des risques, il convient :

- de freiner le développement résidentiel à proximité des sites à risques existants ou des sites nuisants
- et d'implanter les activités à risques à distance des zones urbanisées ou à urbaniser, des espaces agricoles et des milieux naturels à enjeux

Objectifs

- **Créer des « zones tampons » inconstructibles autour des sites recevant des activités à risques ou des activités nuisantes.** Ces zones tampons sont à définir en fonction des documents réglementaires mais également du contexte local

Une attention particulière est portée aux risques générés par la concentration d'entreprises à risque non majeur, mais dont les effets cumulés peuvent présenter un risque global significatif

Les zones d'activités ayant vocation à accueillir des activités à risques devront être localisées à l'écart des zones urbanisées ou à urbaniser et/ou s'accompagner de mesures de limitation du risque à la source. Le choix de cette localisation devra tenir compte de la sensibilité du milieu (milieux naturels, qualité des eaux,...)

- **Lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, identifier les ICPE** pour éviter l'extension de l'urbanisation à proximité de celles-ci, et ne pas augmenter la population exposée

Renforcer les périmètres d'inconstructibilité autour des ICPE en faisant jouer la notion de réciprocité : en privilégiant notamment le même principe que celui de la réciprocité entre l'urbanisation et les bâtiments agricoles

- **Prendre en compte le PPRT,** une fois élaboré ainsi que ceux qui pourraient être prescrits pour de nouvelles activités, dans les PLU des communes concernées (Tarnos, Boucau et Anglet) en application des articles L 126-1 et R 121-2 du Code de l'urbanisme

B.6.2.b. Limiter les risques liés aux transports de matières dangereuses

Orientations

Rechercher le meilleur compromis possible entre la présence d'infrastructures des transports de matières dangereuses et les objectifs de développement urbain pour ne pas augmenter l'exposition des populations à ces risques.

Objectifs

- **Identifier les risques générés par les transports de matières dangereuses**

Tenir compte des canalisations de transport de gaz naturel dans les PLU/PLUi et intégrer les servitudes d'utilité publique liées à ces canalisations de matière dangereuse

- **Coordonner les acteurs publics et privés pour identifier et mettre en place les actions de prévention adaptées**

L'ensemble des communes peut être concerné par un accident Transport de Matière Dangereuse sur son territoire. Mais certaines communes le sont davantage car elles sont situées le long d'un axe majeur, traversées par une ou plusieurs canalisations de gaz ou de produits dangereux ou littorales.

Les communes suivantes du SCoT sont particulièrement concernées :

Anglet ; Bayonne ; Biarritz ; Boucau ; Cambo-Les-Bains ; Guiche ; Lahonce ; Larressore ; Mouguerre ; Ondres ; Sames ; Tarnos ; Urcuit ; Urt ; Ustaritz

B.6.2.c. Identifier les sites pollués

Orientations

Permettre une utilisation appropriée et sécurisée des anciens sites industriels en voie de reconversion, en tenant compte des éventuelles servitudes pouvant grever le site. Cette réutilisation peut nécessiter la dépollution des sols qu'il faut anticiper et mesurer eu égard au surcoût non négligeable qu'elle peut générer.

Objectifs

- **Tenir compte les sites pollués dans les documents d'urbanisme**
- **Permettre une utilisation appropriée et sécurisée des anciens sites industriels en voie de reconversion**
- **Anticiper les besoins de dépollution au regard des enjeux de renouvellement urbain (évaluer les coûts/avantages)**

B.6.2.d. Préserver la qualité de l'air

Orientations

Préserver la qualité de l'air en agissant en faveur des transports alternatifs à la voiture particulière

Objectifs

- **Mettre en oeuvre les objectifs relatifs au renforcement des transports collectifs**
- **Mettre en oeuvre les actions favorables au report modal vers les usages du vélo et de la marche à pied**

B.6.2.e. Limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores

Orientations

Rechercher le meilleur compromis possible entre la présence d'infrastructures et d'activités sonores, et les objectifs de développement urbain pour ne pas augmenter l'exposition des populations à ces nuisances

Objectifs

- **Prendre compte les nuisances sonores à proximité des axes bruyants ferroviaires et routiers bruyants, ainsi que de l'aéroport**

Identifier les secteurs de nuisances sonores dans les PLU/PLUi et intégrer des conditions d'isolation sonores des constructions et/ou positionner les batiments à usage d'habitation à l'arrière d'un premier front bâti

- **Agir sur la dégradation sonore en adaptant les aménagement : limitation des vitesses de circulation, orientation et isolation des bâtiments, murs antibruit, chaussées adaptées...**

B.6.3. Favoriser une gestion durable des déchets

Le SCoT prend en compte le plan régional d'élimination des déchets industriels et d'élimination des déchets d'activités de soins et les plans départementaux d'élimination des déchets ménagers er assimilés.

Orientations

- **Réduire la production de déchets, renforcer la valorisation, notamment énergétique, des déchets et optimiser leur recyclage**

- **Favoriser l'ouverture de centres de stockage des déchets, y compris des déchets internes du BTP, afin d'accroître les capacités de stockage**

Objectifs

Les collectivités locales et les PLU/PLUi doivent contribuer à :

- **Identifier les contraintes notamment spatiales liées au mode de collecte ou de tri développé**

- **Optimiser le traitement et le stockage des déchet en s'adaptant aux besoins émanant de chaque territoire, notamment en matière de déchets inertes issus du BTP**

B.6.4. Agir pour limiter le changement climatique, anticiper ses effets et s'y adapter

L'adaptation au changement climatique relève en partie de la responsabilité des collectivités, car l'évolution du modèle de développement urbain peut contribuer favorablement à la lutte contre le changement climatique, mais également à l'adaptation des territoires face au changement.

Or, les éléments de connaissance objectivés des effets – directs et indirects - du changement climatique sont inexistants à l'échelle du SCoT.

Néanmoins, l'ensemble des orientations et objectifs du SCoT vise l'atténuation des effets du changement climatique et doivent permettre l'adaptation.

Orientations

- **Réduire les émissions de gaz à effets de serre en application des engagements internationaux**

- **Inciter et accompagner les études ou observations sur les effets directs du changement climatique en Aquitaine et localement**

Évaluer la vulnérabilité climatique du sud de l'Aquitaine

- **Intégrer systématiquement dans les politiques sectorielles la perspective de l'adaptation**

B.6.3.a. Réduire les émissions de gaz à effet de serre et valoriser les ressources locales pour développer les énergies renouvelables

Objectifs

- **Prendre en compte les orientations du Schéma régional Climat Air Energie et notamment son scénario Grenelle+**
  - 20% de réduction des émissions de GES entre 1990 et 2020
  - 25,4% de consommations énergétiques provenant de sources renouvelables en 2020
  - 28,5% d'amélioration de l'efficacité énergétique

Afin de tenir ces objectifs de réduction des Gaz à effet de serre, le SCoT porte l'effort sur les transports et l'habitat

En matière de production d'énergie renouvelable, le SCoT ne prévoit pas de dispositions limitant la réalisation d'installations de productions d'ENR. Cependant, ces dernières devront prendre en compte les enjeux de biodiversité et de préservation de l'agriculture identifiés

- **Fixer les modalités d'un développement urbain peu consommateur d'énergies**

cf. Parties A.1. et A.2.

Mettre en oeuvre des politiques de transport alternatives à la voiture particulière et organiser l'intermodalité pour limiter les émission de GES et réduire la consommation énergétique liée aux mobilités locales

Recentrer le développement urbain pour favoriser la pratique de la marche à pied et du vélo

- **Améliorer la performance énergétique des constructions existantes et futures, et des activités**

Promouvoir la rénovation thermique des bâtiments (cf. Partie A.3.)

Accroître l'efficacité énergétique des constructions neuves

Agir sur l'orientation des bâtiments (bioclimatisme) et favoriser le recours aux matériaux performants et locaux…

- **Augmenter significativement le recours aux énergies renouvelables**

Dans les PLU/PLUi, encourager le recours aux énergies renouvelables

Etudier les potentiels locaux d'énergies renouvelables (valorisation des déchets, solaire, éolien, bois NRJ, géothermie, énergie marine en tenant compte des enjeux de biodiversité en mer…)

B.6.3.b. Anticiper l'intensification des risques naturels par les changements climatiques

Le SCoT promeut des actions susceptibles de limiter la vulnérabilité du territoire aux risques liés aux changements climatiques, malgré le faible niveau des connaissances et investigations locales en la matère.

Orientations

- **Disposer des éléments de connaissance nécessaires à l'élaboration de stratégies et de programme d'actions ad hoc**

Évaluer les risques de submersion marine et s'adapter à la montée du niveau de la mer

- **Faire évoluer les modalités d'aménagement et d'urbanisme pour une meilleure adaptation aux risques et aux changements climatiques**

Objectifs

- **Réduire la vulnérabilité face aux tempêtes**

Respecter les normes de construction en vigueur prenant en compte les risques dus aux vents

- **Limiter la vulnérabilité liée aux incendies**

Conditionner fortement la construction dans les zones potentiellement soumises aux feux de forêts

Assurer l'accessibilité aux constructions depuis les centres de secours

- **Réduire les effets induits des périodes de canicules et de sécheresse**

Favoriser les espaces verts et les arbres dans l'espace public

Limiter la consommation de l'eau pendant la saison chaude

Compléments et annexes

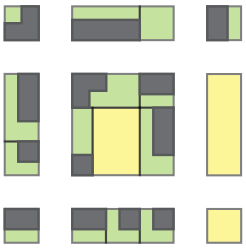
COMPLEMENTS

1/ Les communes dans l'armature urbaines

Cette liste ne comprend pas les quartiers constitués

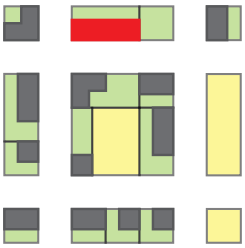
CŒUR D'AGGLOMÉRATION		ESPACES DE VIE DE L'INTÉRIEUR	
Anglet	Pôle urbain	Bidache	Petite ville
Bayonne	Pôle urbain	Cambo-les-Bains	Petite ville
Biarritz	Pôle urbain	Hasparren	Petite ville
Bidart	Petite ville	Saint-Martin-de-Seignanx	Petite ville
Boucau	Petite ville	Ustaritz	Petite ville
Mouguerre	Petite ville	Arancou	Bourg et village
Ondres	Petite ville	Ayherre	Bourg et village
Saint-Pierre-d'Irube	Petite ville	Bardos	Bourg et village
Tarnos	Petite ville	Bergouey-Viellenave	Bourg et village
Arcangues	Village d'interface	Biarrotte	Bourg et village
Bassussary	Village d'interface	Biaudos	Bourg et village
Villefranque	Village d'interface	Bonloc	Bourg et village
		Briscous	Bourg et village
		Came	Bourg et village
		Espelette	Bourg et village
		Guiche	Bourg et village
		Halsou	Bourg et village
		Hélette	Bourg et village
		Isturits	Bourg et village
		Itxassou	Bourg et village
		Jatxou	Bourg et village
		La Bastide Clairence	Bourg et village
		Lahonce	Bourg et village
		Larressore	Bourg et village
		Louhossoa	Bourg et village
		Macaye	Bourg et village
		Mendionde	Bourg et village
		Saint-André-de-Seignanx	Bourg et village
		Saint-Barthélémy	Bourg et village
		Saint-Esteben	Bourg et village
		Saint-Laurent-de-Gosse	Bourg et village
		Saint-Martin-d'Arberoue	Bourg et village
		Sames	Bourg et village
		Souraïde	Bourg et village
		Urcuit	Bourg et village
		Urt	Bourg et village

2/ Définition du renouvellement urbain



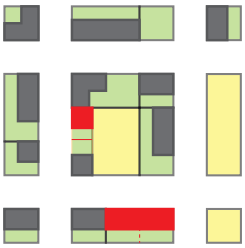
Situation existante

RENOUVELLEMENT URBAIN



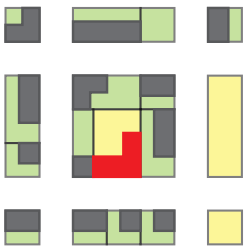
Démolition/reconstruction
Surélévation

L'emprise au sol ne change pas



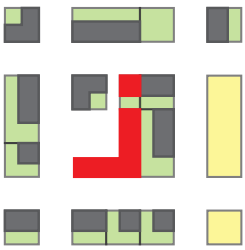
Nouvelle construction «dans le jardin»
Démolition/reconstruction

L'imperméabilisation des sols augmente



Nouvelle construction «en dent creuse»
(terrain non bâti situé dans l'enveloppe
du renouvellement urbain)

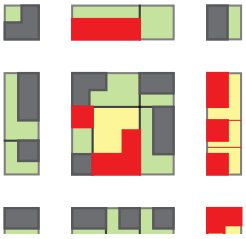
L'imperméabilisation des sols augmente



Projet urbain : nouvelles constructions
création d'espaces publics
(place, chemin, espace de jeux...)

L'imperméabilisation des sols augmente

EPAISSISSEMENT URBAIN



3/ Liste des localisations préférentielles des commerces

La distinction entre les centralités urbaines et les ZACom existantes est justifiée par la présence (ou pas) d'une diversité des fonctions urbaines dans un rayon de 500 mètres autour du pôle commercial (par exemple, le pôle commercial d'Hasparren est considéré en « centralité urbaine » au regard de sa proximité du centre-ville (moins de 500 m de la rue commerçante principale) et des développements urbains prévus qui placeront ces commerces au centre géographique du centre ville de demain).

La liste ci-dessous présente les localisations préférentielles du commerce.

Zones d'aménagement commercial

Armature commerciale des zones d'aménagement commercial

- Rayonnement SCoT et supra-SCoT
  - Anglet, Bayonne : BAB2 – Jorlis
  - Saint-Pierre-d'Irube, Mouguerre, Bayonne : échangeur A63 / A64 - Ametzondo + Almino-ritz
  - Ondres : Allées shopping 1 + Allées shopping 2
- Rayonnement intercommunal du cœur d'agglomération et des petites villes
  - Anglet : Bd du BAB
  - Bassussarry : secteur commercial Makila Golf
  - Bayonne : centre commercial Bayonne Nord – RD817
  - Bidart : secteur commercial RD 810
  - Tarnos, Boucau : centre commercial Océan
  - Itxassou, Cambo-les-Bains : centre commercial Sud Errobi
  - Ustaritz : centre commercial secteur Kapito-Harri
- Rayonnement inter-quartiers du cœur d'agglomération
  - Bayonne : Grand Basque
  - Biarritz : centre commercial Village Biarritz-Iraty
  - Tarbos : Lahoun

Centralités urbaines

Armature commerciale des centralités urbaines du cœur d'agglomération

- Rayonnement SCoT et supra-SCoT
  - Bayonne centre-ville
  - Biarritz centre-ville
- Rayonnement intercommunal des petites villes du cœur d'agglomération
  - Anglet centre-ville
  - Boucau centre-ville
  - Bidart centre-ville
  - Ondres centre-ville
  - Mouguerre centre-ville
  - Saint-Pierre-d'Irube centre-ville
  - Tarnos centre-ville
- Rayonnement inter-quartiers du cœur d'agglomération
  - Anglet - Cinq cantons cœur de quartier
  - Bayonne - Allées Marines - Bvd BAB cœur de quartier
  - Bayonne - Saint Esprit cœur de quartier
  - Bayonne - Sainte Croix, Place des Gascons cœur de quartier
  - Bayonne – Marracq, Hôpital cœur de quartier
- Rayonnement intercommunal des quartiers du cœur d'agglomération
  - Anglet - Avenue de Monbrun centre de proximité
  - Anglet - Bayonne - Donzacq-Forum centre de proximité
  - Anglet - Biarritz - La Rochefoucault, Avenue d'Anglet centre de proximité
  - Anglet - Blancpignon centre de quartier
  - Anglet Hardoy centre de proximité
  - Anglet Place Lamothe centre de proximité
  - Anglet Sutar centre de proximité
  - Arcangues - Chapelet centre de proximité
  - Bayonne - Avenue du Maréchal Soult centre de proximité
  - Bayonne - Citadelle, Maubec, Avenue de Foix centre de proximité
  - Bayonne - Sainsontan centre de proximité
  - Biarritz - Anglet Aguiléra centre de proximité
  - Biarritz - Bibi Beaurivage centre de proximité

- Biarritz - Kléber centre de proximité
- Biarritz - Kléber, Floquet, Guy Petit centre de proximité
- Biarritz - Mariano centre de proximité
- Biarritz - Maysonnabe, Juin, Chapelet centre de proximité
- Biarritz - Proximité gare centre de proximité
- Biarritz - Saint-Charles centre de proximité
- Biarritz - Saint-Martin, Gramont, Chelitz centre de proximité
- Bidart - Plateau centre de proximité
- Boucau - Intermarché centre de proximité
- Boucau - La Lèbe centre de proximité
- Ondres Secteur Avenue de la Plage centre de proximité
- Saint-Pierre-d'Irube - Harretche centre de proximité
- Tarnos - Avenue Julian Grimau centre de proximité
- Tarnos - Secteur Salvador Allende centre de proximité

Armature commerciale des centralités urbaines des espaces de vie de l'intérieur

- Rayonnement intercommunal au niveau des petites villes des espaces de vie de l'intérieur
  - Bidache centre-ville
  - Cambo-les-Bains centre-ville
  - Hasparren centre-ville
  - Saint-Martin-de-Seignanx centre-ville
  - Urt centre-ville
  - Ustaritz centre-ville
- Rayonnement de proximité
  - Arancou centre-bourg
  - Arcangues centre-bourg
  - Ayherre centre-bourg
  - Bardos centre-bourg
  - Bassussary centre-bourg
  - Bergouey-Viellenave centre-bourg
  - Biarrotte centre-bourg
  - Biaudos centre-bourg
  - Bonloc centre-bourg
  - Briscous centre-bourg
  - Came centre-bourg
  - Espelette centre-bourg
  - Guiche centre-bourg
  - Halsou centre-bourg
  - Hélette centre-bourg
  - Isturits centre-bourg
  - Itxassou centre-bourg
  - Jatxou centre-bourg
  - La Bastide-Clairence centre-bourg
  - Lahonce centre-bourg
  - Larressore centre-bourg
  - Louhossoa centre-bourg
  - Macaye centre-bourg
  - Mendionde centre-bourg
  - Saint-André-de-Seignanx centre-bourg
  - Saint-Barthélémy centre-bourg
  - Saint-Esteben centre-bourg
  - Saint-Laurent-de-Gosse centre-bourg
  - Saint-Martin-d'Arberoue centre-bourg
  - Saint-Martin-de-Seignanx - Quartier neuf centre de quartier
  - Sames centre-bourg
  - Souraïde centre-bourg
  - Urcuit centre-bourg
  - Villefranque centre-bourg
  - Ustaritz - Arruntz centre de quartier

4/ Tableau déclinant les actions stratégiques pour l'aménagement des plages

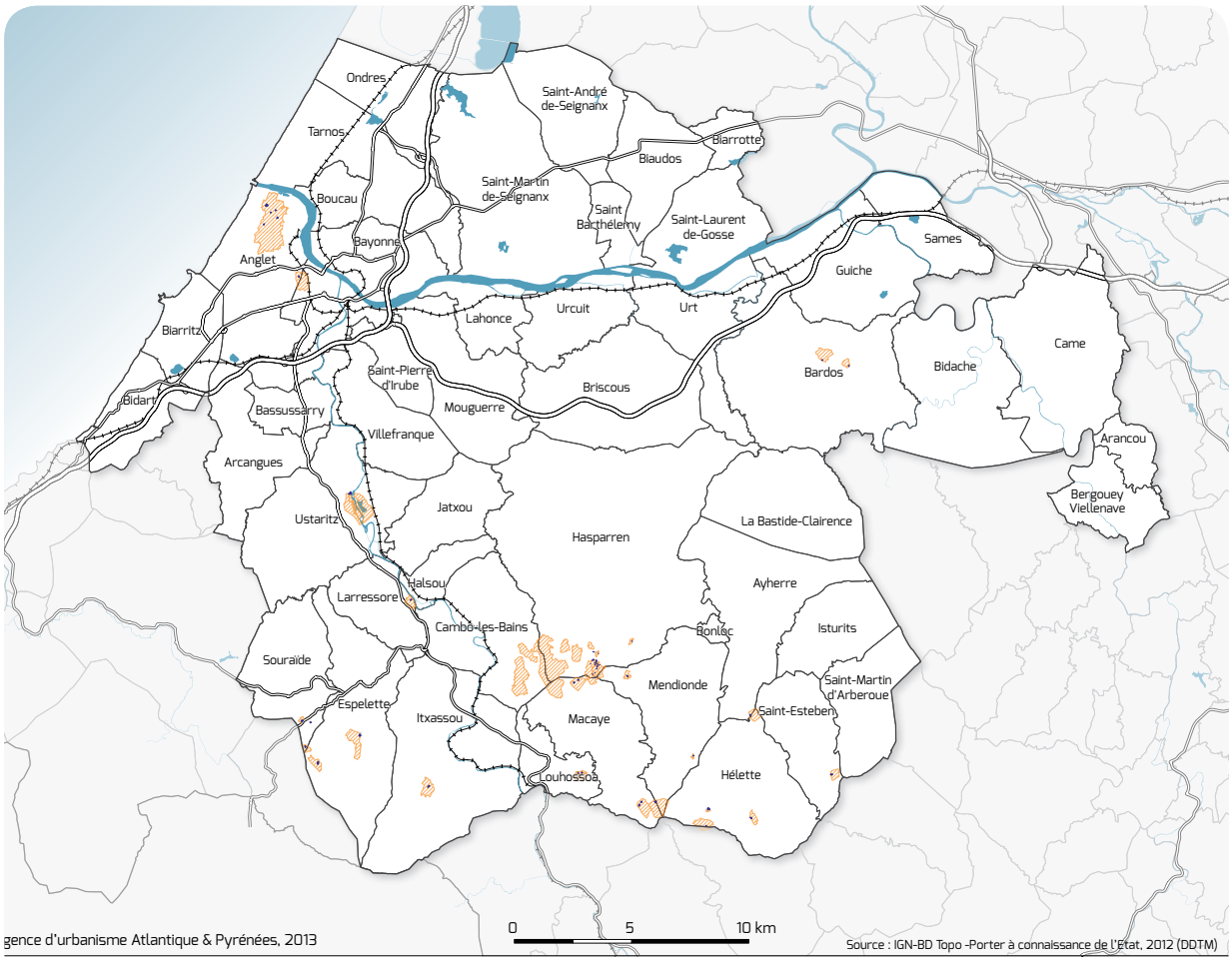
Caractéristiques et enjeux	Plages urbaines	Plages accueil loisir	Plages accueil nature	Plages nature
Rappel des caractéristiques générales er objectifs	Plages urbaines de fréquentation variable, au droit des stations, où l'environnement naturel est absent ou très limité. Niveau de services maximum.	Fréquentation forte, nécessitant un niveau de service élevé. Sites situés à proximité de zones urbanisées ou d'agglomérations *NB : Afin de tenir compte des enjeux de sécurisation des installations industrialo-portuaires tout en maintenant l'accès à la plage de la Digue (Tarnos), le SCoT promeut la création d'un nouvel accès à cette plage.*	Sites, en espaces naturels, parfois à proximité de campings ou de villages vacances, supportent une fréquentation importante. Ils nécessitent des actions soutenues de gestion environnementale ; en parallèle un niveau de services co¬mparable à la catégorie « Accueil loisir » sera visé. Communication auprès du public sur la gestion intégrée du littoral aquitain.	Fréquentation variée, parfois confidentielle. Niveau de service limité, équipements rustiques. Sites emblématiques de l'image « côte sauvage » du littoral aquitain, armature environnementale du schéma plan plage, sites des amateurs de nature « préservée et sécurisée ».
Sécurité	Surveillance de la baignade : obligation sur tous les sites Nécessité de la proximité immédiate de la mer pour les installations de surveillance			
Milieux naturels et paysages	Privilégier des projets paysagers utilisant des végétaux adaptés au contexte maritime en maintenant la typicité des lieux	Protéger et restaurer les milieux naturels Privilégier des projets paysagers conservant le côté nature et la typicité des lieux		
Gestion de l'environnement, eaux et déchets	Toilettes sur tous les sites afin d'assurer une bonne qualité des eaux de baignade. Nécessité de la proximité immédiate de la mer pour les installations sanitaires.			
	Privilégier le raccordement au réseau collectif.		Privilégier un assainissement local (sites de moyenne à forte fréquentation) quand le raccordement au réseau collectif est techniquement ou financièrement non envisageable.	
	Expérimenter le tri sélectif pour les déchets sur les plages et les aires d'accueil.		Expérimenter des sites « sans poubelles » (sites peu fréquentés).	
Déplacements et flux	Favoriser la multimodalité. Développer des parkings rétro-littoraux en zones urbaines. Favoriser les liaisons piétonnes, cyclables et par transports collectifs. Rendre payants les parkings de proximité.	Favoriser la multimodalité. Développer des parkings rétro-littoraux. Développer les accès cyclables et par transports collectifs.		Favoriser les circulations piétonnes ou cyclables. Pas de parkings sur dunes non boisées. Seuls sont éventuellement réalisables des aménagements plus en retrait sous couvert forestier pour vélos et voitures.
Qualité de l'accueil du public handicapé	Généraliser l'accueil du public handicapé en respectant la chaine complète de services.	Favoriser l'accueil du public handicapé en respectant la chaine complète de services lorsque que le contexte, notamment topographique, le permet sans atteintes fortes au milieu naturel et avec un niveau d'investissement adapté.		Expérimenter l'accueil du public handicapé en respectant la chaîne complète de services lorsque que le contexte, notamment topographique, le permet sans atteintes fortes au milieu naturel et avec un niveau d'investissement adapté
Autres services liés à l'accueil du public	Absence de nécessité de la proximité immédiate de la mer pour ces installations d'accueil du public (restauration, clubs sportifs, commerces…). Des installations saisonnières, entièrement démontables, sont possibles dans le cadre de concessions de plages.			
	Calibrer les installations en fonction des besoins, dans les seules parties déjà urbanisées.	Calibrer les installations en fonction des besoins, dans les seuls bâtiments existants pour les espaces en situation immédiatement arrière-littorale. Dans les sites les moins naturels, prévoir éventuellement des animations de type « marchés locaux ou paysans », …		Aménagements légers et réversibles d'accueil du public. Aménagements de zones de quiétude en situation arrière-littorale.

ANNEXES

1/ Codes NAF se rapportant au commerce de détail

- 47.11A Commerce de détail de produits surgelés 47.11D Supermarchés 47.11E Magasins multi-commerces 47.11F Hypermarchés
- 47.19A Grands magasins 47.19B Autres commerces de détail en magasin non spécialisé
- 47.21Z Commerce de détail de fruits et légumes en magasin spécialisé 47.22Z Commerce de détail de viandes et de produits à base de viande en magasin spécialisé 47.23Z Commerce de détail de poissons, crustacés et mollusques en magasin spécialisé 47.24Z Commerce de détail de pain, pâtisserie et confiserie en magasin spécialisé 47.25Z Commerce de détail de boissons en magasin spécialisé 47.26Z Commerce de détail de produits à base de tabac en magasin spécialisé 47.29Z Autres commerces de détail alimentaires en magasin spécialisé
- 47.41Z Commerce magasin spécialisé 47.42Z Commerce 47.43Z Commerce 47.51Z Commerce 47.52B Commerce m2 et plus)
- de détail d'ordinateurs, d'unités périphériques et de logiciels en
- de détail de matériels de télécommunication en magasin spécialisé de détail de matériels audio et vidéo en magasin spécialisé de détail de textiles en magasin spécialisé de détail de quincaillerie, peintures et verres en grandes surfaces (400
- 47.53Z Commerce magasin spécialisé 47.54Z Commerce 47.59A Commerce 47.59B Commerce 47.61Z Commerce 47.62Z Commerce 47.63Z Commerce 47.64Z Commerce 47.65Z Commerce 47.71Z Commerce 47.72A Commerce 47.72B Commerce 47.75Z Commerce 47.76Z Commerce aliments pour ces animaux en magasin spécialisé 47.77Z Commerce de détail d'articles d'horlogerie et de bijouterie en magasin spécialisé 47.78A Commerces de détail d'optique
- de détail de tapis, moquettes et revêtements de murs et de sols en
- de détail d'appareils électroménagers en magasin spécialisé de détail de meubles de détail d'autres équipements du foyer de détail de livres en magasin spécialisé
- de détail de journaux et papeterie en magasin spécialisé de détail d'enregistrements musicaux et vidéo en magasin spécialisé de détail d'articles de sport en magasin spécialisé de détail de jeux et jouets en magasin spécialisé de détail d'habillement en magasin spécialisé de détail de la chaussure de détail de maroquinerie et d'articles de voyage de détail de parfumerie et de produits de beauté en magasin spécialisé de détail de fleurs, plantes, graines, engrais, animaux de compagnie et
- 47.78B Commerces de détail de charbons et combustibles 47.78C Autres commerces de détail spécialisés divers 47.79Z Commerce de détail de biens d'occasion en magasin

2/ Périmètres de captages d'eau potable



Périmètre de protection immédiat

Périmètre de protection rapprochée

Préambule **3**

PARTIE A **7**

Engager l'évolution du modèle de développement urbain du SCoT au service de ses habitants **7**

Introduction **7**

A.1. Faire de l'armature urbaine le cadre de références des politiques publiques **9**

A.1.1. Affirmer le rôle de chacun dans l'armature urbaine **10**

A.1.2. Organiser les conditions d'une mobilité alternative à la voiture en solo à l'échelle du SCoT **11**

A.1.2.a. Concevoir globalement et de manière itérative les politiques publiques de mobilité 13

A.1.2.b. Optimiser les transports collectifs et les infrastructures existantes : adapter les solutions de mobilité(s) à chaque spécificité du territoire 13

A.2. Inscrire le développement dans les centralités et tissus urbains les mieux équipés et les mieux desservis **17**

A.2.1. Mettre en oeuvre des formes urbaines plus économes **17**

A.2.1.a. Recentrer le développement urbain dans les centralités existantes 18

A.2.1.b Mettre en cohérence la maîtrise de l'artificialisation et la stratégie du projet communal et/ou intercommunal 20

A.2.2. Assurer partout le développement des mobilités alternatives à l'usage de la voiture en solo **21**

A.2.3. Élaborer une stratégie foncière adaptée au projet **23**

A.3. Guider le développement résidentiel pour répondre aux besoins de tous les habitants **25**

A.3.1. Territorialiser le développement résidentiel futur pour conforter l'armature urbaine **25**

A.3.2. Diversifier l'offre nouvelle pour répondre à la diversité des profils des ménages **26**

A.3.2.a. Encourager la production de logements sociaux 27

A.3.2.b. Développer une offre accessible et adaptée aux ménages ayant des besoins spécifiques 28

A.3.3. Promouvoir un habitat de qualité, économe en ressources **29**

A.4. Assurer un développement économique équilibré, adossé aux ressources locales **31**

A.4.1. Poser les bases du projet économique du territoire **31**

A.4.1.a. Promouvoir un développement diversifié, confortant les filières d'excellence du territoire 32

A.4.1.b. Anticiper en continu le développement de l'offre foncière économique 34

A.4.1.c. Produire un référentiel de sites économiques lisible 36

A.4.1.d. Renforcer la qualité des zones d'activités économiques 37

A.4.2. Conforter l'accessibilité du territoire **39**

A.5. Conforter le commerce dans la ville, au service de la proximité 41

A.5.1. Préciser les localisations préférentielles des commerces..... 41

A.5.1.a. Fixer des objectifs quant à l'implantation des commerces de détail et les prestations de service a caractère artisanal 42

A.5.1.b. Adosser l'armature commerciale à l'armature urbaine afin de limiter l'impact environnemental des mobilités liées au commerce, tout en répondant aux besoins des habitants et des populations de passage..... 43

A.5.1.c. Développement du commerce dans les centralités urbaines et les zones d'aménagement commercial, localisations préférentielles des commerces 45

A.5.2. améliorer la qualité urbaine et environnementale des implantations et requalifications commerciales..... 48

A.6. Document d'aménagement commercial 51

A.6.1. Conditions particulières fixées pour les ZACOM 51

A.6.2. Délimitation des ZACOM 54

PARTIE B 63

Préserver les valeurs agricoles, naturelles, paysagères et patrimoniales du territoire..... 63

Introduction 63

B.1. Valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers..... 65

B.1.1. Préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers par l'action sur le projet urbain 66

B.1.2. Garantir les conditions de la viabilité économique de l'agriculture 67

B.1.2.a. Pérenniser les espaces agricoles 67

B.1.2.b. Reconnaître et valoriser la multifonctionnalité de l'agriculture 68

B.2. Construire un projet pour la biodiversité 71

B.2.1. Protéger durablement les réservoirs de biodiversité du territoire 74

B.2.1.a. Protéger strictement les espaces reconnus au niveau national et supra-national 74

B.2.1.b. Préserver les réservoirs de biodiversité complémentaires identifies par le SCoT..... 75

B.2.2. Préserver les continuités écologiques..... 76

B.2.2.a. Préserver et favoriser les corridors écologiques des trames vertes, bleues et littorales..... 77

B.2.2.b. Porter un regard particulier sur les corridors écologiques de la trame bleue 78

B.3. Promouvoir un projet intégré pour le littoral..... 81

B.3.1. Préserver les caractéristiques paysagères et environnementales du littoral 82

B.3.1.a. Protéger la bande littorale en s'appuyant sur la diversité des profils géographiques et des contextes urbains..... 82

B.3.1.b. Organiser l'accueil du public..... 83

B.3.1.c. Identifier et protéger les espaces remarquables du littoral 83

B.3.1.d. Identifier, préserver et valoriser les coupures d'urbanisation 86

B.3.1.e. Développer l'émergence d'une vision partagée de l'estuaire de l'Adour 87
B.3.2. Promouvoir un développement urbain compatible avec les enjeux environnementaux du littoral .. 88
B.3.2.a. Encadrer le développement urbain 89
B.3.2.b. Identifier les espaces proches du rivage, afin d'y limiter l'extension de l'urbanisation..... 91

B.4. Protéger durablement les ressources en eau 95
B.4.1.Protéger et gérer durablement les ressources en eau potable 95
B.4.2 Restaurer des milieux aquatiques et assurer la qualité des eaux de baignade 96

B.5. Valoriser et gérer les patrimoines du territoire 99
B.5.1. Préserver et valoriser le patrimoine identitaire 100
B.5.2. Prévenir la banalisation des paysages..... 101
B.5.2.a. Prévenir la banalisation des paysages des entrées de ville..... 103
B.5.3.Améliorer la qualité des cadres de vie : valoriser les trames vertes et bleues en milieu urbain 104

B.6. Se développer durablement en tenant compte des risques naturels et technologiques 107
B.6.1. Aménager durablement le territoire , en intégrant les risques et en limitant l'exposition des personnes et des biens à ces nuisances 107
B.6.1.a Prendre en compte le risque inondation 107
B.6.1.b. Prendre en compte le risque sismique..... 108
B.6.1.c. Prendre en compte l'aléa érosion côtière 109
B.6.2 Assurer la santé publique : prévenir et réduire les risques technologiques, les pollutions et nuisances 110
B.6.2.a. Maitriser l'urbanisation autour des sites de risques industriels..... 110
B.6.2.b. Limiter les risques liés aux transports de matières dangereuses 111
B.6.2.c. Identifier les sites pollués..... 111
B.6.2.d. Préserver la qualité de l'air 111
B.6.2.e. Limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores 112
B.6.3. Favoriser une gestion durable des déchets..... 112
B.6.4. Agir pour limiter le changement climatique, anticiper ses effets et s'y adapter..... 113
B.6.3.a. Réduire les émissions de gaz à effet de serre et valoriser les ressources locales pour développer les énergies renouvelables..... 113
B.6.3.c. Anticiper l'intensification des risques naturels par les changements climatiques..... 114

Compléments et annexes..... 117

48 communes

6 établissements publics de coopération intercommunale

947 km² de superficie

216 902 habitants

(Source INSEE 2009)

Le SCoT est élaboré en partenariat technique avec

audap
agence d'urbanisme atlantique & pyrénées

www.audap.org

19, rue Jean Molinié

64100 Bayonne

Tél. : 05 59 74 02 57

www.scotab.fr

SCoT
Schéma de Cohérence Territoriale
AGGLOMÉRATION DE BAYONNE ET DU SUD DES LANDES

Crédits photo : SCoT agglomération Bayonne sud Landes, Agglomération Côte basque - Adour, Communauté de communes du Seignanx, Communauté de communes Nive Adour, Communauté de communes Errobi, Communauté de communes du Pays d'Hasparren, Communauté de communes du Pays de Bidache, Mairie d'Hasparren, SMUN, Alki, Photos aériennes tirages, Guillaume Bonnel, Jean Philippe Plantey, Viviani, Ludovic Zeller.

Conception graphique : www.franckviviani.fr